

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA
PADA KORIDOR JALAN SUKARNO HATTA
KOTA MALANG**



**Disusun oleh :
Ardhanes R. Wimbardhi
NIM. 01.24.080**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
2013**

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)

PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA
PADA KORIDOR JALAN SOEKARNO HATTA
MALANG

Disusun Oleh

Nama : ARDIANES HUMBI WIMBAHDIH

Nim : 01.24.080

Dipertakankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)

Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada Hari : Sabtu

Tanggal : 16 Februari 2013

Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji I

(Arief Setiawan, ST, MT)

Penguji II

(Agung Wijaksana, ST, MT)

Penguji III

(Hutomo Mustadjah, ST)

Menyetujui :

Pembimbing I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP)

Pembimbing II

(Ir. Mubkhatih, MT)

Mengetahui :

Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

(Dr. Ir. Kusnandar, MT)

Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP-ITN Malang

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP)

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA PADA KORIDOR JALAN SOEKARNO HATTA MALANG

Disusun Oleh

Nama : ARDHANES RUMBI WIMBARDHI

Nim : 01.24.080

**Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)**

Di

**Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik**

Pada Hari : Sabtu

Tanggal : 16 Februari 2013

Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji I

Penguji II

Penguji III

(Arief Setiawan, ST, MT)

(Agung Wijaksono, ST, MT)

(Hutomo Mustadjab, ST)

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP)

(Ir. Muhklisah, MT)

Mengetahui :

**Dekan
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang**

**Ketua Jurusan
Teknik Planologi
FTSP-ITN Malang**

(Dr. Ir. Kustamar, MT)

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas kelimpahan berkah dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah ini dengan judul Penataan Pedagang Kaki Lima Pada Koridor Jalan Sukarno Hatta Malang. Penulis mengambil tema dan judul tentang penataan pedagang kaki lima berdasarkan atas keberadaan pedagang kaki lima yang sebenarnya dapat menjadi pendukung aktivitas, akan tetapi pada kenyataan di lapangan pedagang kaki lima tidak dapat terpadu dengan baik dengan fisik binaan koridor jalan Sukarno Hatta.

Penulis berharap dengan adanya studi ini akan dapat memberikan masukan yang dapat dipakai sebagai dasar dan acuan dalam merencanakan dan mengambil keputusan dalam penataan ruang. Selain itu diharapkan bagi para pembaca baik yang minat dengan tema yang sejenis dalam karya ilmiah ini maupun tema yang berbeda dengan alasan hanya sekedar untuk memperkaya pengetahuan, dapat memanfaatkan proses dan hasil penelitian ini dengan sebaik-baiknya dan penuh pertimbangan. Hal tersebut agar apa yang kurang dalam langkah penataan ruang pada penelitian ini dapat ditambah dan ditingkatkan untuk kemajuan penataan ruang itu sendiri. Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak DR. Ir. Ibnu Sasongko, MTP. selaku Ketua Jurusan Teknik Planologi ITN Malang dan sebagai dosen pembimbing I dalam proses pengerjaan hingga penyelesaian karya ilmiah ini.
2. Ibu Ir. Muklisah Abubakar, MT. selaku dosen pembimbing II dalam proses pengerjaan hingga penyelesaian karya ilmiah ini.
3. Bpk Ir. Hutomo Mustajab, ST., Ibu Fanita Cahyaning A, ST. MTP. Selaku dosen-dosen yang pernah memberikan banyak masukan dalam karya ini.
4. Dosen – dosen penguji yang juga sangat berperan dalam perbaikan materi yang ada pada karya ilmiah ini, serta
5. Kepada teman-teman satu angkatan, kakak-kakak tingkat, adik-adik tingkat yang telah banyak membantu dalam pelaksanaan dan penyusunan

karya ilmiah ini. Serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu, terima kasih atas bantuannya dalam bentuk moral maupun materi.

Pada penyusunan karya ini, penulis menyadari bahwa laporan ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis menerima saran dan kritik yang sifatnya membangun untuk perbaikan laporan ini. Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika ada hal-hal yang kurang berkenan di hati para pembaca dan semoga laporan ini dapat bermanfaat.

Malang, Februari 2013

Ardhanes Rumbi Wimbardhi

Nim : 01.24.080

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	I
DAFTAR ISI.....	III
DAFTAR TABEL	VII
DAFTAR DIAGRAM	IX
DAFTAR PETA	X
DAFTAR GAMBAR.....	XI
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah.....	4
1.3. Tujuan dan Sasaran	5
1.4. Lingkup Materi	5
1.5. Lingkup lokasi	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1. Tinjauan tentang Pedagang Kaki Lima.....	8
2.1.1. Perbedaan sektor informal dan formal.....	8
2.1.2. Sektor Informal	10
2.1.3. Asal Ekonomi Informal	12
2.1.4. Pengertian PKL.....	15
2.1.5. Karakter PKL.....	16
2.1.6. Perilaku Pedagang Kaki Lima	17
2.1.7. Karakteristik Pola Usaha Pedagang Kaki Lima	19
2.1.8. Perilaku Konsumen.....	20
2.1.9. Pola Pemanfaatan Ruang PKL	22

2.2.	Tinjauan pola ruang terbuka koridor jalan perkotaan.....	25
2.2.1.	Terminologi Ruang Terbuka.....	25
2.2.2.	Ruang Peralihan Sebagai Elemen Pemersatu.....	30
2.2.3.	Pola Pemanfaatan Ruang	30
2.3.	Tinjauan Teori Activity Support	31
2.3.1.	Definisi Activity Support	31
2.3.2.	Fungsi Activity Support	32
2.3.3.	Bentuk Activity Support	33
2.3.4.	Kriteria Perancangan Activity Support	33
2.4.	Sirkulasi dan Parkir	34
2.4.1.	Klasifikasi Sirkulasi	35
2.4.2.	Parkir	36
2.5.	Koridor Jalan	38
2.5.1.	Jalan	39
2.5.2.	Penampang melintang jalan	42
2.6.	Tinjauan Skala Manusia	44
2.7.	Tinjauan Penataan Desain Lansekap	47
2.7.1.	Prinsip Desain	48
2.7.2.	Unsur Desain.....	49
2.7.3.	Aplikasi desain.....	54
2.7.4.	Elemen Urban Design	58
2.8.	Tinjauan Penataan Pedagang Kaki Lima.....	59
2.8.1.	Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima Kota Solo	61
2.8.2.	Konsep Simbiosis Mutualistik Sektor Formal Dan Informal Perkotaan Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) Di Sepanjang Koridor Jalan Samanhudi Jember	65
2.9.	Variabel Penelitian	71
BAB III METODE PENELITIAN.....		74
3.1.	Pengumpulan Data	74
3.1.1.	Data Primer	74

3.1.2. Data Sekunder.....	78
3.2. Analisa	79
3.2.1. Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima	80
3.2.2. Analisa Karakteristik Konsumen pedagang kaki lima	82
3.2.3. Analisa Karakter Ruang Terbuka	83
3.2.4. Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima.....	83
BAB IV GAMBARAN UMUM	88
4.1. Gambaran Umum Kota Malang dan Koridor Jalan Soekarno Hatta	88
4.2. Review Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang pada jalan Sukarno Hatta.....	88
4.2.1. Rencana Kawasan Perdagangan dan Jasa.....	89
4.2.2. Rencana Ruang bagi Kegiatan Sektor Informal	89
4.2.3. Rencana Sistem Prasarana Utama	89
4.3. Gambaran Lokasi Penelitian	90
4.3.1. Pola ruang koridor Sukarno Hatta	92
4.3.2. Bentuk fisik koridor.....	98
4.3.3. Ruang Terbuka Publik	99
4.3.4. Fasilitas utilitas	101
4.4. Karakter PKL	103
4.4.1. Karakter PKL segmen I	104
4.4.2. Karakter PKL segmen II.....	110
4.4.3. Karakter PKL segmen III	118
4.5. Aspirasi Masyarakat.....	123
3.5.1. Aspirasi Penjual.....	123
4.5.2. Aspirasi Konsumen.....	125
BAB V ANALISA.....	128
5.1. Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima	128
5.2. Analisa Karakter Konsumen	148
5.2.1. Analisa Pola sosial.....	148
5.2.2. Analisa Kebutuhan ruang	159

5.3. Analisa Karakter Ruang Terbuka	164
5.4. Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima.....	166
5.4.1. Analisa keragaman dan intensitas kegiatan	166
5.4.2. Analisa daya tampung dengan skala manusia.....	170
5.4.3. Analisa pola kehidupan sosial.....	184
5.4.4. Analisa tempat menikmati lingkungan dan koordinasi dengan lingkungan binaan	189
BAB VI KONSEP DAN PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA	191
6.1. Karakter aktivitas PKL.....	191
6.1.1. Karakter Aktivitas PKL	191
6.1.2. Karakter Konsumen	193
6.2. Pola Ruang Terbuka dan Daya Tampung Terhadap Aktivitas PKL pada Koridor Soekarno Hatta	195
6.3. Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima pada Koridor Jalan Sukarno Hatta Malang	196
6.3.1. Konsep keragaman & intensitas kegiatan yang sesuai dengan skala manusia.....	197
6.3.2. Konsep Desain	206
6.4. Kesimpulan.....	228
6.5. Rekomendasi	230
DAFTAR PUSTAKA	232
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Karakter Jalan.....	41
Tabel 2.2	Zona Ruang Pergerakan	45
Tabel 2.3	Matriks warna dalam hubungannya dengan ekspresi yang ditimbulkan	54
Tabel 2.4	Rumusan Variabel	71
Tabel 4.1	Waktu Operasional PKL segmen I.....	104
Tabel 4.2	Jenis dagangan PKL Segmen I.....	105
Tabel 4.3	Pola Ruang PKL segmen I	107
Tabel 4.4	Karakter pembeli segmen I	108
Tabel 4.5	Waktu operasional segmen II.....	110
Tabel 4.6	Jenis Dagangan.....	111
Tabel 4.7	Pedangang kode amatan 19	113
Tabel 4.8	Pola Ruang PKL segmen II.....	114
Tabel 4.9	Karakter pembeli	116
Tabel 4.10	Waktu operasional PKL segmen III	118
Tabel 4.11	Jenis dagangan PKL segmen III.....	119
Tabel 4.12	Pola ruang PKL segmen III.....	120
Tabel 4.13	Karakter Pembeli Segmen III.....	121
Tabel 4.14	Hasil rekap wawancara pedagang	123
Tabel 4.15	Rekap wawancara pembeli.....	126
Tabel 5.1	Waktu berjualan segmen I.....	128
Tabel 5.2	Waktu berjualan segmen II	129
Tabel 5.3	Waktu berjualan PKL Segmen III.....	130
Tabel 5.4	Jenis Dagangan PKL Segmen I.....	131
Tabel 5.5	Jenis Dagangan PKL Segmen II.....	132
Tabel 5.6	Jenis Dagangan PKL Segmen III	132
Tabel 5.7	Kondisi moda jual segmen I.....	133
Tabel 5.8	Kondisi moda jual segmen II	136
Tabel 5.9	Kondisi moda jual segmen III	138

Tabel 5.10 Ruang jualan moda kios.....	139
Tabel 5.11 Ruang jualan moda gerobak	140
Tabel 5.12 Ruang jualan moda tenda.....	140
Tabel 5.13 Ruang jualan moda bangunan semi permanen	141
Tabel 5.14 Ruang jualan moda mobil	142
Tabel 5.15 Ruang jualan moda pikulan	142
Tabel 5.16 Ruang jualan moda sepeda	142
Tabel 5.17 Ruang jualan kelompok besar PKL	142
Tabel 5.18 Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan luas moda jualan	143
Tabel 5.19 Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan kebutuhan ruang jualan	143
Tabel 5.20 Analisa Karakter Konsumen.....	151
Tabel 5.21 Huas konsumen.....	163
Tabel 5.22 Huas konsumen / jenis PKL	163
Tabel 5.23 Analisa Waktu berjualan.....	167
Tabel 5.24 Jenis dagangan	168
Tabel 5.25 Moda dagang	169
Tabel 5.26 Analisa luas moda jual.....	170
Tabel 5.27 Luas ruang pelayanan / posisi 1 pelanggan	171
Tabel 5.28 Analisa ruang pelayanan.....	172
Tabel 5.29 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen I.....	174
Tabel 5.30 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen II.....	175
Tabel 5.31 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen III	175
Tabel 5.33 Rasio Kebutuhan Toilet Umum	184
Tabel 5.34 Kebutuhan Toilet Umum PKL Berkelompok.....	184
Tabel 5.35 Pola kehidupan sosial konsumen segmen I	185
Tabel 5.36 Pola kehidupan sosial konsumen segmen II	186
Tabel 5.37 Pola kehidupan sosial konsumen segmen III.....	187
Tabel 6.1 Konsep keragaman dan intensitas kegiatan	197
Tabel 6.2 Luas ruang pelayanan/konsumen.....	199

Tabel 6.3	Luas Konsumen.....	200
Tabel 6.4	Luas ruang jualan	201
Tabel 6.5	Konsep elemen PKL.....	206
Tabel 6.6	Waktu Operasi PKL Jembatan Sukarno Hatta	209
Tabel 6.7	Pedangang Taman Krida Budaya.....	213

DAFTAR DIAGRAM

Diagram 2.1	Komponen Dalam Desain Lansekap	47
Diagram 3.1	Kerangka kerja analisa karakteristik konsumen	82
Diagram 3.2	Kerangka kerja input data menuju analisa konsep desain	84
Diagram 3.3	Kerangka kerja analisa konsep desain menuju output yang diharapkan	85
Diagram 3.4	Kerangka analisa konsep desain menuju desain lansekap sebagai aplikasi desain	86
Diagram 4.5	Kerangka Pikir Penataan Pedagang Kaki Lima Pada Koridor Soekarno Hatta Malang	87
Diagram 5.1	Karakteristik Waktu Berjualan PKL koridor Soekarno-Hatta.....	145
Diagram 5.2	Kegiatan Konsumen / Masyarakat.....	149
Diagram 5.3	Analisa proses parkir dilokasi studi.....	181
Diagram 5.4	Analisa proses pengelolaan sampah	183
Diagram 6.1	Kegiatan Konsumen PKL pada Koridor Soekarno-Hatta.....	194

DAFTAR PETA

Peta 1.1	Orientasi kawasan studi	7
Peta 4.1	Pola ruang koridor segmen I.....	95
Peta 4.2	Pola ruang koridor segmen II.....	96
Peta 4.3	Pola ruang koridor segmen III	97
Peta 4.4	Persebaran PKL koridor segmen II.....	117
Peta 4.5	Persebaran PKL koridor segmen I	109
Peta 4.6	Persebaran PKL koridor segmen III.....	122
Peta 5.1	Analisa kebutuhan ruang.....	173
Peta 5.2	Analisa gangguan PKL segmen I.....	177
Peta 5.3	Analisa gangguan PKL segmen II	178
Peta 5.4	Analisa gangguan PKL segmen III	179
Peta 6.1	Rencana pembagian waktu jualan.....	198
Peta 6.2	Rencana persebaran mobil toilet	204
Peta 6.3	Rencana lokasi penitipan alat jual PKL	205
Peta 6.4	Rencana persebaran PKL	208
Peta 6.5	Kondisi Aktivitas PKL Eksisting Kawasan Jembatan Kembar	211
Peta 6.6	Konsep Penataan PKL Kawasan Jembatan Kembar.....	212
Peta 6.7	Kondisi Aktivitas PKL Eksisting Kawasan Taman Krida Budaya.....	221
Peta 6.8	Konsep Penataan PKL Kawasan Jembatan Kembar.....	222
Peta 6.9	Kondisi Aktivitas PKL Eksisting Kawasan Landmark Pesawat.....	226
Peta 6.10	Konsep Penataan PKL Kawasan Jembatan Kembar.....	227

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tata Letak Parkir Sejajar dan Tegak Lurus	37
Gambar 2.2	Tata Letak Parkir Membentuk Sudut	37
Gambar 2.3	Ukuran Jalan Antara	38
Gambar 2.4	Pedestrian sisi jalan	40
Gambar 2.5	Mal Pedestrian	40
Gambar 2.6	Mal Transit	40
Gambar 2.7	Jalur Lambat	41
Gambar 2.8	Gang kecil kota.....	41
Gambar 2.9	Besaran ruang skala manusia.....	44
Gambar 2.10	Zona Ruang Pergerakan	45
Gambar 2.11	Dimensi Ruang Gerak Manusia.....	46
Gambar 2.12	Contoh Bidang.....	50
Gambar 2.13	Bentuk lingkaran warna berpokok dari tiga warna.....	53
Gambar 2.14	Lingkaran warna berpokok dari empat warna	53
Gambar 2.15	Jenis dan bentuk tempat parkir	56
Gambar 2.16	Model penataan PKL kawasan taman Sriwedari Kota Solo.....	64
Gambar 4.1	Pembagian Segmen Lokasi Penelitian.....	91
Gambar 4.2	Ruko segmen I.....	92
Gambar 4.3	Wihara	92
Gambar 4.4	Taman Krida Budaya.....	93
Gambar 4.5	Ruko taman niaga	93
Gambar 4.6	Ruko PDAM.....	93
Gambar 4.7	Penampang jalan Sukarno Hatta Malang	98
Gambar 4.8	Median jalan Taman Krida Budaya, Malang	98
Gambar 4.9	Trotoar Taman Krida Budaya, Malang	98
Gambar 4.10	Trotoar Ruko Taman Niaga, Malang.....	98
Gambar 4.11	Bahu jalan tanpa trotoar pada Jl. Sukarno Hatta, Malang	98
Gambar 4.12	Persebaran ruang terbuka publik koridor jalan Sukarno Hatta, Malang	100

Gambar 4.13	Ruang privat menjadi ruang terbuka publik.....	101
Gambar 4.14	Lampu jalan depan taman krida budaya	101
Gambar 4.15	Tempat sampah depan taman krida budaya	102
Gambar 4.16	Drainase koridor jalan Sukarno Hatta.....	102
Gambar 4.17	Parkir PKL Taman Krida Budaya.....	103
Gambar 4.18	Penitipan gerobak belakang taman Krida Budaya	103
Gambar 5.1	Landmark Pesawat pada ujung utara jalan sukarno hatta	151
Gambar 5.2	Jalan depan kawasan taman krida dan ruko Happy puppy	151
Gambar 5.3	Jembatan pada ujung selatan jalan Sukarno Hatta.....	151
Gambar 5.4	Besaran ruang kendaraan bermotor	160
Gambar 5.5	Besaran ruang pembeli lesehan.....	161
Gambar 5.6	Besaran ruang pembeli duduk.....	161
Gambar 5.7	Besaran ruang pembeli berdiri	162
Gambar 5.8	Lebar jalur sirkulasi	162
Gambar 5.9	Posisi pejalan kaki dan PKL pada jalan dekat jembatan Sukarno Hatta.....	165
Gambar 5.11	Parkir kendaraan bermotor pada pedagang kaki lima.....	181
Gambar 5.12	Parkir kendaraan bermotor untuk lebih efisien tempat	181
Gambar 5.13	Jembatan Sukarno Hatta	189
Gambar 5.14	Ruang privat semi publik pada depan POLTEK Negeri Malang	189
Gambar 5.15	Taman Krida Budaya	189
Gambar 5.16	Parkiran ruko taman niaga	190
Gambar 5.17	Landmark pesawat pada sisi utara jalan Sukarno Hatta.....	190
Gambar 5.18	Gambar sirkulasi	195
Gambar 6.1	Posisi pejalan kaki dan PKL pada jalan dekat jembatan Sukarno Hatta.....	196
Gambar 6.2	Konsep sirkulasi.....	201
Gambar 6.3	Konsep mobile toilet	202
Gambar 6.4	Konsep desain trotoar segmen I (sisi utara jembatan Sukarno Hatta).....	209

Gambar 6.5	Konsep desain penataan segmen I (sisi utara jembatan Sukarno Hatta)	210
Gambar 6.7	Konsep parkir pada sebelah utara jembatan Sukarno Hatta	211
Gambar 6.6	Kondisi parkir eksisting pada Jembatan Sukarno Hatta	211
Gambar 6.8	Kondisi eksisting ruang sirkulasi jembatan Sukarno Hatta	212
Gambar 6.9	Konsep rencana ruang sirkulasi	212
Gambar 6.10	Konsep desain penataan segmen II (kawasan Taman Krida Budaya)	214
Gambar 6.11	Posisi pemasangan penerangan & moda jual lampion pada Ruang PKL taman Krida Budaya	215
Gambar 6.12	Kondisi eksisting parkir pada Taman krida Budaya dan sekitarnya	216
Gambar 6.13	Konsep parkir pada Taman krida Budaya dan sekitarnya	217
Gambar 6.14	Rencana ruang sirkulasi Taman Krida Budaya	217
Gambar 6.15	Konsep desain penataan segmen III (kawasan Landmark Pesawat)	218
Gambar 6.16	Kondisi eksisting parkir kawasan ruko Landmark pesawat	219
Gambar 6.17	Konsep parkir pada kawasan PKL ruko Landmark pesawat	220

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelaku kegiatan sektor informal, diantaranya adalah pedagang kaki lima, dalam melakukan kegiatannya biasanya mencari tempat strategis untuk menggelar barang dagangannya. Tempat strategis ini biasanya terletak di pusat-pusat keramaian seperti dekat orang bercengkrama di lapangan, di sepanjang trotoar maupun di depan toko atau pusat perbelanjaan. Di sini sektor informal tampak berdampingan dengan sektor formal. Dua sistem yang berdampingan ini biasa disebut dualistik, yaitu, satu pihak terdapat sistem modern, tetapi di pihak lain terdapat sektor tradisional yang masih dibutuhkan masyarakat kota.

Sistem dualistik di bidang ekonomi terjadi karena di satu pihak ada kelompok masyarakat yang telah mampu memiliki akses untuk ambil bagian dalam proses modernisasi sehingga mampu memasuki sektor formal, tetapi di pihak lain terdapat kelompok masyarakat yang tidak memiliki akses untuk ambil bagian dalam proses modernisasi sehingga masih berkuat di sekitar sistem tradisional. Perbedaan akses ini adalah kesenjangan sosial-ekonomi (tingkat pendidikan, ketrampilan dan kapital) yang kiranya mengharuskan kedua sistem ini berjalan seiring.

Sebab sistem dualistik yang lain menyangkut kultural masyarakat. Kultur masyarakat menengah bawah terbiasa untuk hidup sekedar untuk makan atau kebutuhan konsumtif harian. Hal ini tidak akan membuat masyarakat tradisional dapat mengejar ketertinggalannya dengan sistem modern. Prinsip tersebut tidak mendorong masyarakat untuk memperhitungkan investasi, *saving*, prediksi dan *planning*. Mereka merasa cukup hidup untuk hari ini saja. Hal ini dapat terjadi pada pedagang kaki lima. Dapat diamati, seorang pengusaha sektor informal kadang libur bekerja dalam waktu lama setelah mendapat keuntungan yang banyak atau bekerja sekian lama. Hasil bekerja dipakai untuk mudik atau membeli

barang-barang konsumsi, bukan untuk tabungan, investasi maupun akumulasi modal.

Persoalan kultural ini disebut oleh Oscar Lewis (1988) sebagai "budaya kemiskinan".¹

Budaya kemiskinan merupakan suatu cara hidup yang terdapat dalam keluarga sebagai pranata sosial. Kemiskinan menjadi lestari di dalam masyarakat yang berkebudayaan miskin karena pola-pola sosialisasi kemiskinan yang secara tidak disadari berlaku dalam kehidupan suatu keluarga. Pola-pola sosialisasi kemiskinan yang berlandaskan pada kebudayaan berfungsi sebagai mekanisme adaptif terhadap lingkungan kemiskinan yang dihadapi sehari-hari. Masalah pokok kemiskinan adalah pola berpikirnya. Pola berpikir kemiskinan dalam suatu keluarga seringkali terwariskan kepada generasi berikutnya.

Dilihat dari segi konsumen, khususnya dari golongan menengah bawah tidak terbiasa merencanakan secara jelas kebutuhan sehari-hari. Dikarenakan kemampuannya, tidak dimungkinkan mereka berbelanja secara lengkap seluruh kebutuhannya dalam kurun waktu tertentu pada saat itu di suatu pusat perbelanjaan/sector formal. Mereka hanya mampu membeli keperluan mendesaknya dalam kuantitas yang sedikit. Akibatnya, mereka cenderung memilih warung tradisional atau kios untuk memperoleh kebutuhannya secara eceran meskipun harga barang tersebut lebih murah di pusat perbelanjaan. Selain itu, kelebihan pada sector informal konsumen dapat mengajukan hutang dan transaksi secara tawar-menawar. Hal ini tidak terdapat pada sector formal.

Kehadiran suatu fasilitas publik di suatu kawasan, baik itu milik pemerintah maupun swasta biasanya diikuti oleh kegiatan lain yang bersifat ekonomi-komersial, baik itu formal maupun informal. Sebagai contoh kawasan Taman Krida Budaya Soekarno Hatta Malang, sebagai ruang publik diikuti oleh kegiatan ekonomi-komersial yang seharusnya pada kawasan ini direncanakan sebagai kawasan sarana apresiasi budaya. Kasus ini dapat terjadi karena Taman Krida memiliki lokasi yang strategis. Faktor utama yang menentukan kelangsungan kegiatan berdagang dan ekonomi adalah lokasi strategis yang

¹ Lewis, Oscar. Kisah Lima Keluarga, Telaah-Telaah Kasus Orang Meksiko dalam Kebudayaan Kemiskinan, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 1988, hal. 76

biasanya terletak di pusat-pusat pelayanan kota. Lokasi yang strategis menggeser kepentingan-kepentingan lain, selain kepentingan ekonomi-komersial.

Akibat lain yang akan ditimbulkan adalah terjadinya kepadatan arus lalu lintas dan bahkan kemacetan lalu lintas pada titik dan waktu tertentu akibat berkurangnya kapasitas jalan akibat kegiatan PKL yang kurang tertata. Adapun titik-titik pusat keramaian PKL pada sepanjang koridor Soekarno Hatta antara lain terletak pada perempatan sisi utara jalan Soekarno hatta, depan taman krida budaya dan depan poltek Malang. Selain itu, PKL juga tersebar merata pada sepanjang koridor ini.

PKL pada koridor ini biasanya menggunakan gerobak dorong hingga kendaraan bermotor roda empat sebagai alat dagangnya, hal ini dikarenakan kebutuhan untuk mobilitas dalam melayani pelanggan dan cepatnya bongkar pasang stan. Selain sarana pendukung yang mobil, juga terdapat sarana pendukung stan semi permanen atau rombongan. Biasanya PKL yang menggunakan stan ini waktu jualnya dari pagi hingga malam hari. Pada pusat-pusat keramaian PKL, biasanya menggunakan hamparan tikar dan meja kecil sebagai alat pelayanannya. Hal ini disebabkan karena barang dagangannya bersifat konsumsi di tempat seperti makanan minuman.

Pola penggunaan lahan PKL menggunakan lahan-lahan tak terbangun di sisi jalan, antara lain : trotoar, parkir, bahu jalan, diatas saluran drainase, hingga pertigaan jalan yang di tutup salah satu sisi jalannya. Luas stan dan luas tempat pelayanannya beragam. Pada PKL yang mobilitas tidak membutuhkan tempat pelayanan yang luas, biasanya hanya radius 1-2 meter dari stan yang maksimal dilayani dengan beberapa bangku. Pada pusat-pusat keramaian PKL stan lebih luas dan tempat pelayanannya lebih luas, antara $150m^2$ - $300m^2$ dengan memanfaatkan lahan parkir hingga trotoar. Untuk fasilitas parkirnya PKL menggunakan bahu dan seringkali badan jalan. Hal ini yang menyebabkan pengurangan kecepatan pada lalu lintas serta kecelakaan.

1.2. Rumusan Masalah

PKL merupakan suatu kegiatan yang tidak dapat dihindari. Kehadirannya merupakan suatu keharusan atas dasar dualistik ekonomi yang masih dibutuhkan masyarakat kota. Kesan kawasan memberikan kesetategisan lokasi, karena pada poin-poin kesan kawasan terjadi interaksi antara identitas ruang dengan masyarakat. Interaksi identitas kawasan dengan masyarakat ini biasanya dimanfaatkan oleh pelaku-pelaku pemasaran dagang untuk sarana pengenalan produknya terhadap masyarakat. Maka dimana tata ruang kota membentuk kawasan yang strategis secara ekonomi, maka disitu pula kegiatan PKL berlangsung.

Kegiatan sektor informal pada Jalan Soekarno Hatta ini membuat kabur kesan kawasan pada koridor Jalan Soekarno Hatta. Hal tersebut terlihat dari tertutupnya bentuk-bentuk bangunan oleh kegiatan berdagang seperti halnya pada kawasan Taman Krida Budaya dan ruko-ruko pada koridor ini. Ketidak seragaman lapak-lapak kaki lima membuat kesan tidak tertata semakin tampak. Hal ini bisa mengganggu fungsi pelayanan kawasan Soekarno Hatta sebagai sub pusat pelayanan kota yang melayani Malang bagian utara.²

Kemacetan dan rawan kecelakaan pada kawasan ini juga meningkat karena disebabkan aktivitas lalu lalang pembeli dan aktivitas parkir pada bahu dan badan jalan. Padahal pada koridor merupakan bagian dari jaringan jalan provinsi dan termasuk dari rencana jalan tembus yang akan melayani aktivitas transportasi Kota Malang mendatang.³

Maka rumusan permasalahan dari penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Bagaimana karakter pemanfaatan ruang pedagang kaki lima di koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang?
2. Bagaimana penataan pedagang kaki lima yang sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang sektor formal pada koridor Soekarno Hatta?

² Perda Kota Malang No. 4 TAHUN 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 – 2030, hal. 24

³ Ibid, Hal.26

1.3. Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian ini adalah untuk

Penataan pedagang kaki lima pada koridor Jalan Soekarno Hatta Malang.

Maka sasaran dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakter aktivitas pedagang kaki lima koridor Jalan Soekarno Hatta.
2. Mengidentifikasi ketersediaan ruang terbuka terhadap aktivitas pedagang kaki lima pada koridor Soekarno Hatta.
3. Merumuskan penataan pedagang kaki lima koridor jalan Soekarno Hatta.

1.4. Lingkup Materi

Lingkup pembahasan dalam studi di batasi dalam kawasan perdagangan yaitu tempat pedagang kaki lima, sedangkan yang menjadi pokok bahasan dalam studi secara spesifik di tinjau dengan :

1. Mengidentifikasi karakter aktivitas PKL. Pembahasannya meliputi :
 - Karakter PKL : karakter fisik seperti jenis dagangan, luas moda dagang, jarak antar PKL serta fasilitas utilitas pendukung.
 - Karakter konsumen : luas kebutuhan pelayanan pelanggan meliputi : tempat transaksi, tempat pelayanan dan parkir. Serta karakter sosial meliputi umur, jenis pekerjaan, motivasi belanja.
2. Mengidentifikasi pola ruang terbuka dan daya dukungnya terhadap aktivitas PKL pada koridor Soekarno Hatta. Pembahasannya meliputi :
 - Dengan mengidentifikasi ruang terbuka publik, meliputi : luas, jenis perkerasan, model kegiatan.
3. Merumuskan penataan sektor informal koridor Jalan Soekarno Hatta. Pembahasannya meliputi :
 - Konsep desain dengan menggunakan kriteria desain *activity support* dan komponen desain lansekap.

1.5. Lingkup lokasi

Mempertegas batasan wilayah studi merupakan hal penting, kepentingan ini dalam rangka mempertegas batas permasalahan yang ada dalam studi tersebut yakni para pedagang kaki lima yang ada pada Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.

Jalan Soekarno Hatta terletak pada kecamatan Lowokwaru, tepatnya melintas pada Kelurahan Mojolangu, Kelurahan Jatimulyo dan Kelurahan Tulusrejo, dengan batas-batasnya sebagai berikut:

- Sebelah utara : Jalan Sudimoro
- Sebelah selatan : Jalan MT. Hraryono
- Sebelah barat : Perumahan dan ruko
- Sebelah timur : Perumahan dan ruko

Lokasi studi penelitian ini pada kedua jalur Jalan Soekarno Hatta. Batas kanan kirinya memakai buffer 50 meter dari as jalan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1 pada halaman berikutnya.

Ruang lingkup lokasi dibatasi pada pedagang kaki lima di wilayah studi yang menetap dalam bentuk kios, gerobak, tenda dan bangunan semi permanen dengan aktivitas yang memakan ruang milik jalan.

Adapun alasan mengambil lokasi studi antara lain :

1. Terjadi pertumbuhan PKL yang pesat pada kawasan ini.
2. Tingkat aksesibilitas yang tinggi, karena wilayah studi termasuk jaringan jalan propinsi yang melewati wilayah Kota Malang.⁴
3. Merupakan salah satu kawasan rencana Kota Malang, yaitu sebagai bagian dari Rencana pembangunan jalan tembus.⁵
4. Kawasan studi merupakan sub pusat pelayanan kota yang melayani sub wilayah Kota Malang Utara.⁶

⁴ Perda Kota Malang No. 4 TAHUN 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 – 2030, hal. 26

⁵ Ibid, hal. 26

⁶ Ibid, hal. 24

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam tinjauan pustaka ini akan dibahas mengenai beberapa pembahasan untuk mendukung judul penelitian.

2.1. Tinjauan tentang Pedagang Kaki Lima

2.1.1. Perbedaan sektor informal dan formal

Menurut Subangun (1994: 53-54) menyatakan bahwa sektor informal dan formal menunjukkan adanya perbedaan ciri-ciri yang bertetangan. Sektor informal menurut subangun memiliki ciri-ciri baku seperti¹ :

- a. Seluruh aktivitasnya bersandar pada sumber daya seadanya.
- b. Ukuran usahanya umumnya kecil dan aktivitasnya merupakan usaha keluarga.
- c. Untuk menopang aktivitasnya digunakan teknologi yang tepat guna dan memiliki sifat yang padat karya.
- d. Tenaga kerja yang bekerja dalam aktivitas sektor ini umumnya terdidik atau terlatih dalam pola-pola yang tidak resmi.
- e. Seluruh aktivitas mereka dalam sektor ini berada di luar jalur yang diatur pemerintah.
- f. Aktivitas mereka bergerak dalam pasar yang sangat bersaing.

Sektor formal menurut subangun memiliki ciri-ciri baku seperti :

- a. Seluruh aktivitas umumnya bersandar pada sumber daya sekitarnya.
- b. Ukuran usahanya berskala besar dan memiliki badan hukum.
- c. Untuk menjalankan roda aktivitasnya umumnya di topang oleh teknologi yang sangat padat modal dan biasanya merupakan hasil impor.
- d. Tenaga kerja dalam sektor ini umumnya mendapatkan latihan dan pendidikan di lembaga formal.

¹ Subangun dalam Dr.Ir. Ali sjahbana,MA.:Sisi Gelap Perkembangan Kota (Yogyakarta : LB laksbang Pressindo, 2005), hal. 30-31.

- e. Para tenaga kerja yang terlibat di sektor ini bukan saja bersifat formal, tetapi seringkali merupakan tenaga ahli asing (*expatriate*).
- f. Seluruh aktivitas berlaku dan berjalan di dalam pasar yang terlindungi (misal: lewat tarif, kuota dan lisensi)

Firdausy (1995), merangkum seluruh gambaran akan pedagang kaki lima ke dalam tiga aspek : aspek ekonomi, aspek sosial budaya dan aspek lingkungan²:

- a. Aspek ekonomi : karakteristik pedagang kaki lima di tandai dengan ciri-ciri sebagai berikut, meliputi berbagai kegiatan usaha yang luas, mudah di masuki oleh pengusaha baru, bermodal relatif kecil, konsumen lokal dan berpendapatan menengah ke bawah, teknologi sederhana / tanpa teknologi, jaringan usaha terbatas.
- b. Aspek sosial budaya : pedagang kaki lima memiliki ciri tingkat pendidikan rendah, terdiri atas para migran, jumlah anggota rumah tangga besar, bertempat tinggal di daerah kumuh di kota, dan jam kerja relatif lama.
- c. Aspek lingkungan : pedagang kaki lima memiliki ciri kurang mengutamakan kebersihan serta berlokasi di tempat yang padat lalu lintasnya.

A. Karakteristik Aktivitas Sektor Informal

Aktivitas-aktivitas informal tidak terbatas pada pekerjaan-pekerjaan dipinggiran kota-kota besar, tetapi bahkan juga meliputi berbagai aktifitas ekonomi. Aktifitas-aktifitas informal; adalah cara melakukan sesuatu yang ditandai dengan³ :

1. Mudah untuk di masuki.
2. Bersandar pada sumberdaya lokal.
3. Usah milik sendiri.
4. Operasinya dalam skala kecil.
5. Padat karya dan teknologinya bersifat adaptif.
6. Keterampilan dapat di peroleh di luar sistem sekolah formal.
7. Tidak terkena langsung oleh regulasi dan pasarnya bersifat kompetitif.

² Firdausy dalam Dr.Ir. Ali sjahbana,MA.:Sisi Gelap Perkembangan Kota (Yogyakarta : LB laksana Pressindo, 2005), hal. 36-37.

³ Ibid hal. 96

B. Karakteristik Aktivitas Sektor Formal

Aktivitas-aktivitas sektor informal pada umumnya di kesampingkan, jarang di dukung, bahkan sering diatur oleh aturan yang ketat, dan terkadang tidak diperhatikan oleh pemerintah.

Karakteristik aktivitas sektor informal adalah sebagai berikut⁴ :

1. Sulit untuk di masuki.
2. Sering bergantung pada sumberdaya luar negeri.
3. Pemiliknya patungan.
4. Operasinya berskala luas.
5. Padat modal dan seringkali menggunakan teknologi impor.
6. Membutuhkan keterampilan yang berasal dari sekolah formal, seringkali berasal dari luar negeri.
7. Pasar diproteksi (melalui tarif, kuota, dan izin dagang).

Di setiap negara dunia ketiga, perusahaan-perusahaan berskala besar memainkan peranan utama dalam berbagai sektor ekonomi. Statusnya bertingkat-tingkat, mulai dari perusahaan sektor pemerintah, korporasi multinasional, sampai perusahaan lokal, tetapi selalu terkait dengan negara. Kekuatan perusahaan-perusahaan tersebut berhadapan dengan negara dan partisipan ekonomi lainnya sehingga menimbulkan berbagai permasalahan yang berdampak terhadap otonomi politik nasional dan mengancam kontrol yang bersifat monopolistik atas sektor-sektor ekonomi. Sebagian besar tenaga kerja formal jelas menikmati perlindungan kondisi kerja. Keselamatan kerja dan jaminan sosial. Kemapanan 'aristokrasi tenaga kerja' semacam ini mempunyai implikasi politis. Untuk sementara waktu permasalahan di fokuskan pada implikasi-implikasi pekerjaan kecenderungan perusahaan berskala besar yang bergantung pada impor.

2.1.2. Sektor Informal

Pendekatan umum terhadap masalah pengangguran mempertetangkan dua sektor yang dinyatakan sangat berbeda dalam pemenuhan persyaratan kerjanya. Dualisme konsep ekonomi di Dunia ketiga sudah berlangsung sekian

⁴ Ibid hal 96

lama. Perbedaan awal adalah antara Industri modern dengan kerajinan tangan tradisional tetapi perbedaan tersebut jelas tidak memuaskan. Aktivitas-aktivitas modern seperti jasa reparasi mobil atau tivi-tivi impor hampir dapat diselesaikan dengan cara tradisional dengan peralatan-peralatan yang sangat sederhana.

Pada tahun 1960-an, perhatian tertuju pada sektor-sektor yang tidak jelas, sebab kota setelah ada tambahan tenaga kerja secara mendasar, gagal menunjukkan statistik pekerjaan yang ada. Ketika ada keprihatinan terhadap pengangguran terjadi pula peningkatan pengakuan bahwa besarnya jumlah orang yang terlibat dalam berbagai aktifitas tidak dapat dihitung.

Mereka dianggap pekerja sektor jasa. bagaimana juga, statistik terutama berfungsi mencatat angka tenaga kerja perusahaan dan perusahaan kecil di sektor primer, misalnya pembuat taman-taman di pinggir kota, sedangkan tenaga kerja di sektor sekunder, misal paravpembuat sepatu, pedagang jalanan dan asongan tampaknya tidak diperhitungkan.

Makalah klasik Hart (1975) yang pertama kali dipresentasikan tahun 1971, memperkenalkan sebuah terminologi baru yang membedakan antara sektor informal dengan sektor formal. Berdasarkan penelitiannya terhadap pendapatan keluarga di kota accra dan gana, dia menemukan bahwa terdapat variasi yang besar dalam hal tersedianya peluang pendapatan legal maupun ilegal pada kelompok miskin di perkotaan. Selanjutnya McGee (1976) mengungkapkan berbagai pendekatan apa yang ia sebut dengan 'Protoproletariat'. Tanggapan terhadap alasan Hart bahwa secara historis, perbandingan silang budaya ekonomi perkotaan dalam proses struktur-struktur informal dan formal yang tidak kalah banyaknya.

Terminologi Hart digunakan oleh sebuah misi ke Kenya yang diorganisir oleh organisasi buruh internasional. Misi tersebut berpendapat bahwa sektor informal telah memberikan tingkat ongkos yang rendah, padat karya, barang dan jasa yang kompetitif, dan memberikan rekomendasi agar pemerintah kenya mendorong sektor informal tersebut⁵.

⁵ Gilbert, Alan dan Gugler, Josef. Urbanisasi Dan Kemiskinan Di Dunia Ketiga (Yogyakarta : PT. Tiara Wacana, 1996), hal. 94-96

Kelemahan konsep sektor informal bukan hanya bersifat tidak analitis, konsep tersebut bahkan tidak mendorong adanya kebijakan pemerintah yang menentukan. Sebagaimana di katakan. Bromley (1978:1034).seringkali secara keliru diyakini bahwa sebuah kebijakan pemerintah dapat di terapkan untuk seluruh sektor informal sehingga pemerintah harus memberlakukan beberapa program yang sama terhadap pengrajin yang membuat barang-barang rumah tangga, pengrajin industri petasan, para penjual bahan pokok, para pelacur, dan terhadap para penjual obat jalanan. Sektor informal cukup luas dan bervariasi sehingga memerlukan kebijakan yang berbeda-beda sehingga mendorong pemerintah untuk menggabung-gabungkan peningkatan bantuan, hal-hal yang perlu di hilangkan, rehabilitas dan tuntutan dalam keseluruhan kebijakan secara total.

Secara khusus, bahwa asumsi sektor informal merupakan wilayah kaum miskin perlu dimodifikasi. Di satu sisi, pendapatan yang rendah tampaknya juga umum di sektor informal, banyak perusahaan memperkerjakan sejumlah pekerja lepas dengan upah yang rendah, tanpa keuntungan yang memadai dan tanpa jaminan sosial. Di sisi yang lain, berbagai variasi pendapatan itu tidak hanya bersinggungan dengan sektor informal tetapi juga ada kesamaan dalam kategori-kategori pekerja yang didefinisikan secara lebih sempit lagi, misalnya usaha mandiri dan mereka yang bekerja di sektor tersier. Perbandingan pendapatan pada sektor formal dengan sektor informal telah mengantarkan pada suatu fakta yang menunjukkan bahwa sektor informal secara tidak proposional merekrut tenaga yang terlalu muda, kaum wanita dan orang-orang yang kurang berpendidikan. Dan perbedaan pendapatan antar sektor tersebut tetap mencolok.⁶

2.1.3. Asal Ekonomi Informal

Perbedaan tingkat upah serta kesempatan kerja di desa dan di kota merupakan faktor yang menstimulasikan angkatan kerja untuk pindah ke kota. Dari hasil pengamatan yang di lakukan oleh tim LP3ES diperlihatkan sebuah

⁶ Gilbert, Alan dan Gugler, Josef. *Urbanisasi Dan Kemiskinan Di Dunia Ketiga* (Yogyakarta : PT. Tiara Wacana, 1996), hal. 98-99

fenomena yang jelas betapa besarnya gelombang migrasi dari tahun ke tahun. Kota Jakarta misalnya, setidaknya setiap tahunnya didatangi oleh sekitar 100-150 ribu pendatang yang mengadu nasib untuk memperoleh pekerjaan.

Gelombang yang besar ini tidak mungkin dapat di tampung oleh kegiatan ekonomi formal Jakarta. Atas dasar faktor tersebut, Jakarta berkembang menjadi megacity, yang harus menyandang kantong-kantong sektor informal dalam jumlah besar. Sesungguhnya dilema kota metropolitan ini terletak pada masalah sektor informal sebagai fenomena baru di perkotaan.

Kecenderungan yang ditemukan oleh McGee mengungkapkan bahwa, di kebanyakan kota-kota dunia ketiga, yang pesat perkembangannya ekonominya, sering tidak diimbangi oleh kesempatan kerja. Luapan angkatan kerja tersebut lalu tertampung di sektor informal dengan produktifitas yang bersifat subsisten yaitu, hanya untuk mempertahankan hidup. Memang tidak semua, tetapi kebanyakan sektor informal mempunyai kapasitas produksi yang rendah karena pemupukan modal dari investasi lemah.

Keragaman peluang kerja di kota dengan tingkat upah yang relatif lebih tinggi dari tingkat upah di desa, menstimulasikan penduduk pedesaan untuk pindah ke kota. Tekanan kemiskinan yang absolut menyebabkan penduduk pedesaan harus pergi ke kota untuk memenuhi kebutuhan dasarnya. Namun sektor informal hanya memberi tempat yang amat sedikit jika dibandingkan dengan arus pencari kerja dari pedesaan, yaitu sebanyak 2,3 juta orang per tahun.⁷

Gelombang tenaga kerja yang besar ini tidak terlayani oleh dinamika pembangunan ekonomi pedesaan yang belum beragam. Memang ada injeksi melalui anggaran pemerintah yang ikut mendinamisasikan perekonomian pedesaan dan menyerap tenaga kerja. Secara relatif kapasitas penyerapan tenaga kerja dan kapasitas dinamisnya belum memadai dibandingkan dengan tuntutan sebenarnya.

⁷ Rachbini, Didik J. dan Hamid, Abdul. *Ekonomi Informal Perkotaan*. (Jakarta : Pustaka LP3ES, 1994), hal. 13-14.

Kesenjangan tuntutan dan dinamika yang ada ini, mendorong penduduk pedesaan untuk bermigrasi ke kota. Di tempat yang baru ini pun terjadi kesenjangan kapasitas keahlian dan tuntutan kerja formal yang modern. Pada migrasi tersebut tadi sulit untuk menembus sektor formal yang menuntut keahlian yang tinggi. Migran ini terpaksa harus mencari pekerjaan yang lain yang memungkinkan untuk mereka. Satu-satunya alternatif yang sampai saat ini berhasil dimasuki adalah sektor informal. Akibatnya, jumlah migran yang melahirkan sektor informal perkotaan kian membengkak.

Lapangan kerja alternatif, baik di kota maupun di desa, melum tumbuh karena pola pembangunan yang bias urban. Sektor informal merupakan bumper bagi semua persoalan itu dan merupakan cara terburuk untuk mengatasi kesempatan perjalanan hidup.

Limpahan tenaga kerja dari desa dan yang tumbuh di kota itu sendiri tidak mampu di atasi oleh sistem yang ada. Sistem ekonomi kita pada saat ini baru tumbuh dalam modernisasi, kemudian ingin melompat menuju era dan ekonomi global. Di satu sisi, ternyata wajah ekonomi kita masih belum beranjak dari sifat yang tradisional dan subsisten.

Kerangka teori dualisme yang dinamis dapat dipakai untuk meneropong fenomena yang sebenarnya tidak lagi konvensional. Sistem ekonomi kita berjalan dengan dua wajah dan dua sifat yang saling tidak berkaitan.

Sektor informal mewakili sebuah distorsi gambaran angkatan kerja yang muaranya dapat disusuri dengan terinci. Samir Amin menyebutkan sebagai sektor tersier yang bukan berasal dari evolusi struktur permintaan efektif maupun produktifitas, tetapi dari struktur kapitalisme yang seimbang⁸. McGee menyatakan bahwa bias urban dalam pembangunan menciptakan sektor informal. Thee Kian Wie menyatakan bahwa penggunaan teknologi modern yang tidak selektif, yang berarti tidak memperhatikan manfaat sosialnya, akan menciptakan sektor

⁸Amir, Samin dalam Rachbini, Didik J. dan Hamid, Abdul. *Ekonomi Informal Perkotaan*. (Jakarta : Pustaka LP3ES, 1994), hal. 16.

informal. Kesenjangan teknologi yang mengarah pada ketergantungan teknologi sesungguhnya menimbulkan kesulitan organisasi, teknis, dan ekonomi⁹.

Pertumbuhan ekonomi dan investasi tidak sanggup menanggapi surplus tenaga kerja yang muncul sejak awal pertumbuhan ekonomi. Arah investasi dan orientasi produksi menimbulkan sektor *enclave* yang tidak ramah terhadap pertumbuhan tenaga kerja. Pergeseran tenaga kerja ke sektor non pertanian yang tidak didasari dengan kekuatan ekonomi modern yang memadai, serta ketiadaan kompensasi bagi para pengangguran telah memaksa golongan usia kerja untuk bekerja seadanya. Dalam hal ini, sektor informal lebih berperan serta sifatnya lebih efisien dan menguntungkan, selain dapat menyalurkan tenaga kerja juga dapat menopang kehidupan masyarakat yang memiliki tingkat konsumsi rendah¹⁰

2.1.4. Pengertian PKL

Di maksud dengan pedagang kaki lima ialah orang (pedagang – pedagang) golongan ekonomi lemah, yang berjualan barang kebutuhan sehari-hari, makanan atau jasa dengan modal yang relatif kecil, modal sendiri atau modal orang lain, baik berjualan ditempat di tepi jalan yang lebarnya lima kaki. Tempat ini umumnya terletak ditrotor, depan toko dan tepi jalan.

Ada yang menyatakan bahwa istilah pedagang kaki lima berasal dari orang yang berdagang yang menggelarkan barang dagangannya, mereka cukup menyediakan tempat darurat, seperti bangku-bangku yang biasanya yang berkaki empat, di tambah dengan sepasang kaki pedaganganya sehingga berjumlah lima, maka timbullah julukan pedagang kaki lima. Terlepas dari asal usul nama kaki lima tersebut, maka dapat di simpulkan bahwa pedagang kaki lima ialah setiap orang yang melakukan kegiatan usaha dengan maksud memperoleh penghasilan yang sah, dilakukan secara tidak tepat, dengan kemampuan terbatas, berlokasi di tempat atau pusat-pusat konsumen, tidak memiliki izin usaha.

⁹ McGee dalam Rachbini, Didik J. dan Hamid , Abdul. Ekonomi Informal Perkotaan.(Jakarta : Pustaka LP3ES, 1994), hal. 16.

¹⁰ Rachbini, Didik J. dan Hamid, Abdul. Ekonomi Informal Perkotaan.(Jakarta : Pustaka LP3ES, 1994), hal. 17.

2.1.5. Karakter PKL

Kartono Menjelaskan pengertian tentang pedagang kaki lima melalui pemaparan ciri-cirinya sebagai berikut¹¹ :

- a. Merupakan pedagang yang kadang-kadang juga sekaligus berarti produsen.
- b. Ada yang menetap pada lokasi tertentu, ada yang bergerak dari tempat satu ke tempat yang lain (menggunakan pikulan, kereta dorong, tempat atau stan yang tidak permanen serta bongkar pasang).
- c. Menjajakan barang makanan, minuman, barang-barang konsumsi lainnya yang tahan lama secara eceran.
- d. Umumnya bermodal kecil, kadang hanya merupakan alat bagi pemilik modal dengan mendapatkan sekedar komisi sebagai imbalan atas jerih payahnya.
- e. Kualitas barang yang di perdagangkan relatif rendah dan biasanya tidak berstandar.
- f. Volume peredaran uang tidak seberapa besar, para pembeli merupakan pembeli yang berdaya beli rendah.
- g. Usaha skala kecil biasa berupa *family enterprise*, di mana ibu dan anak-anak turut membantu dalam usaha tersebut, baik secara langsung maupun tidak langsung.
- h. Tawar-menawar antara penjual dan pembeli merupakan relasi ciri yang khas pada usaha perdagangan kaki lima.
- i. Dalam melaksanakan pekerjaannya ada yang secara penuh, sebagian lagi melaksanakan setelah kerja atau pada waktu senggang, dan ada pula yang melaksanakan secara musiman.
- j. Barang yang di jual biasanya merupakan *convenience goods* jarang sekali *speciality goods*.

¹¹ Kartini Kartono, dkk, "Pedagang Kaki Lima sebagai Realita Urbanisasi dalam Rangka Menuju Bandung Kota Indah", (Bandung. : FISIP Universitas Katolik Parahiyangan, 1980)

Seringkali berada dalam suasana psikologis tidak tenang, meliputi perasaan takut kalau tiba-tiba kegiatan mereka dihentikan oleh tim penertiban umum (TIBUM) sebagai aparat pemerintahan.

2.1.6. Perilaku Pedagang Kaki Lima

Dalam pengaturan ataupun pengarahan Pedagang Kaki Lima (PKL) yang perlu menjadi perhatian harus mempertimbangkan karakteristik pedagang kaki lima (Setting Perilaku), karakteristik konsumen pedagang kaki lima maupun karakteristik ruang fisik pedagang kaki lima (Setting Fisik)¹².

Yang dimaksud dengan karakteristik pedagang kaki lima adalah pemahaman terhadap perilaku dari masyarakat Pedagang Kaki Lima (PKL) hal ini dapat dilihat dari indikasi antara lain :

- a. Fungsi kegiatannya : fungsi pelayanan pedagang eceran, fungsi pelayanan jasa; fungsi hiburan (dalam arti bisa memberikan sesuatu yang menyenangkan, fungsi ini kebanyakan dimiliki oleh kegiatan pedagang kaki lima yang melakukan aktivitas pada malam hari); fungsi sosial ekonomi.
- b. Tingkat pendidikan : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap tingkat pemahaman masyarakat pedagang kaki lima dalam mencerna suatu pola kebijakan yang ditetapkan oleh Pemerintah, bila jenjang pendidikan rendah akan mempengaruhi mudah tidaknya dikendalikan dan diprovokator oleh oknum – oknum yang tidak bertanggung jawab dalam usahanya memperkeruh suasana dan mengambil keuntungan dari kondisi tersebut.
- c. Jenis dagangan : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap ada tidaknya mayoritas-minoritas atau keragaman dari kegiatan pedagang kaki lima, juga memperlihatkan sarana dan prasarana yang dipakai dalam berdagang. Hal ini memudahkan kita untuk pengaturan ruangnya.

¹² Rustianingsih, Eny ST, MT. Kasubbid Analisa dan Evaluasi Pembangunan di Bappekab Sidoarjo, Penataan Pedagang Kaki Lima Dengan Pendekatan Prespektif Kebijakan Publik. www.bappekab.co.id,

- d. Lamanya berprofesi sebagai pedagang kaki lima (PKL) : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap asal muasal terlibatnya mereka pada kegiatan pedagang kaki lima, memperlihatkan pedagang kaki lima tersebut merupakan masyarakat pendatang atau orang asli. Berdasarkan data yang ada, pertumbuhan jumlah pedagang kaki lima (PKL) yang pesat, diakibatkan oleh adanya pendatang dan akibat terjadinya krisis moneter.
- e. Tingkat pendapatan Pedagang Kaki Lima (PKL) : indikasi ini memperlihatkan kondisi sebagai berikut semakin tinggi tingkat pendapatan Pedagang Kaki Lima (PKL) di suatu lokasi maka terjadi kecenderungan kawasan tersebut akan menjadi sasaran utama pedagang kaki lima (banyaknya pengunjung / konsumen) dan biasanya lokasi ini berdekatan dengan kegiatan formal.
- f. Model yang diinginkan Pedagang Kaki Lima (PKL) : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap keinginan masyarakat Pedagang Kaki Lima (PKL) terhadap model / cara berjualan seperti berkelompok dengan pedagang sejenis, model berjualan yang bercampur dengan pedagang lain. Misalnya dengan dicampurkan berbagai jenis dagangan (makanan/minuman, mainan, sandang, dan lain-lain) mungkin mereka berasumsi lebih laris/pendapatan meningkat karena saingan kurang dan memberikan alternatif barang jenis lain yang dibutuhkan konsumen pada waktu yang bersamaan. Contoh pada tujuan awalnya, konsumen hanya ingin beli pakaian namun karena di dekat penjual pakaian itu ada juga VCD maka dia jadi tergerak pula membeli kaset VCD. Atau sebaliknya ada masyarakat PKL pada kawasan tertentu suka berjualan berkelompok tidak mau bercampur dengan penjual makanan/ minuman karena akan mempengaruhi kepada kebersihan barang dagangannya (contoh sandang). Dan yang perlu diperhatikan dalam menentukan model / desain penataan lokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) harus sesuai dengan selera pedagang kaki lima sendiri karena pedagang kaki lima yang sangat memahami keinginan dan kebiasaan para konsumennya.

- g. Interaksi Sesama Pedagang Kaki Lima (PKL) : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap tingkat solidaritas sesama pedagang kaki lima.
- h. Kebutuhan Ruang Pedagang Kaki Lima (PKL) : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap kebutuhan lahan pada masing – masing jenis dagangan. Hal ini sebetulnya membantu kita dalam pengaturan ruang kawasan Pedagang Kaki Lima yang dikaitkan keberadaan lahan yang ada untuk memudahkan kita dalam membuat desain.

2.1.7. Karakteristik Pola Usaha Pedagang Kaki Lima

Secara garis besar, pola usaha jajanan kaki lima dapat di bagi atas dua kelompok, yakni, pola menetap dan pola berpindah tempat. Bentuk umum dari pola usaha menetap lazimnya dengan cara membangun warung di lokasi tertentu, yang ramai dikunjungi orang. Misalnya, di sekitar perkantoran, terminal angkutan umum, sekitar pelabuhan, rumah sakit, sekolah, atau di persimpangan jalan. Sedangkan bentuk umum pola usaha berpindah tempat, alat usahanya biasanya terdiri dari gerobak dorong atau pikulan, yang dapat di bawa keluar masuk ke lokasi pemukiman penduduk.

Kedua pola tersebut, mempunyai kelemahan dan keunggulan masing-masing. Bagi pola menetap, misalnya, faktor keunggulannya terletak pada kemampuannya menjalin hubungan dengan masyarakat pelanggan di sekitarnya, sehingga presentasi sasaran pasar yang bersifat permanen, jauh lebih besar dari pada pola berpindah tempat. Kelemahannya, pola menetap sangat jarang terdapat pada kawasan-kawasan pemukiman elite atau lokasi tertentu karena menjadi sasaran pembersih petugas pemerintah.

Adapun keunggulan pola berpindah tempat yang menonjol adalah kemampuan mendekati pelanggan yang tersebar de berbagai tempat, termasuk pada kawasan elit. Kelemahannya adalah pada keterbatasan kemampuannya dalam menciptakan pelanggan tetap sehingga omset usaha fluktuatif.

Bila mengamati keberadaan usaha jajanan kaki lima dari sudut perekonomian secara umum, terlihat ada beberapa aspek yang menonjol sebagai

faktor lebih menguntungkan masyarakat ketimbang pengusaha sektor formal, antara lain¹³ :

- a. Perkembangan usaha kurang terpengaruh oleh perkembangan kemajuan atau kemunduran ekonomi nasional maupun global, sebab usaha jajanan kaki lima relatif mempunyai daya penyesuaian yang tinggi, sehingga selalu adaptasi terhadap kondisi masyarakat yang berubah-ubah.
- b. Tidak memberatkan keuangan pemerintah karena semua usaha jajanan kaki lima, pada umumnya tidak pernah berurusan dengan bank.
- c. Ikut memberikan sumbangan bagi pemerintah daerah, yakni melalui pembayaran berbagai jenis ritribusi sesuai penetapan pemerintah daerah.
- d. Pada umumnya, pengusaha jajanan kaki lima menjadikan kegiatan bisnisnya hanya sekedar sebagai batu loncatan atau usaha sementara, sampai mendapatkan lahan pekerjaan baru pada sektor lain.
- e. Sumber daya manusia yang terlibat, pada umumnya termasuk angkatan kerja produktif.
- f. Sebagian besar dari pengusaha jajanan adalah pendatang dari luar Jakarta atau lebih dikenal sebagai penduduk musiman.
- g. Sebelum menjadi pengusaha jajanan kaki lima, mereka umumnya bermata pencaharian sebagai petani atau buruh tani.
- h. Modal di usahakan sendiri dan umumnya sangat terbatas.
- i. Kemampuan wirausaha relatif rendah, demikian pula dalam hal pemupukkan modal.
- j. Tidak pernah mengalami perubahan yang berarti dalam pola produksi.

2.1.8. Perilaku Konsumen

Perilaku Konsumen adalah kegiatan-kegiatan individu yang secara langsung terlibat dalam mendapatkan dan menggunakan barang dan jasa termasuk di dalamnya proses pengambilan keputusan pada persiapan dan penentuan kegiatan-kegiatan tersebut (Swastha dkk., 1997). Perilaku konsumen mempelajari di mana, dalam kondisi macam apa, dan bagaimana kebiasaan seseorang membeli

¹³ Mokoginta, Lukman. Jakarta Untuk Rakyat (Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1999), hal. 124-125

produk tertentu dengan merk tertentu. Kesemuanya ini sangat membantu manajer pemasaran di dalam menyusun kebijaksanaan pemasaran perusahaan. Proses pengambilan keputusan pembelian suatu barang atau jasa akan melibatkan berbagai pihak, sesuai dengan peran masing-masing. Peran yang dilakukan tersebut adalah¹⁴ :

- 1 *Initiator* adalah individu yang mempunyai inisiatif pembelian barang tertentu.
- 2 *Influencer* adalah individu yang berpengaruh terhadap keputusan pembelian. Informasi mengenai kriteria yang diberikan akan dipertimbangkan baik secara sengaja atau tidak.
- 3 *Decider* adalah yang memutuskan apakah akan membeli atau tidak, apa yang akan dibeli, bagaimana membelinya.
- 4 *Buyer* adalah individu yang melakukan transaksi pembelian sesungguhnya.
- 5 *User* yaitu individu yang mempergunakan produk atau jasa yang dibeli.

Banyak faktor yang mempengaruhi seseorang melakukan pembelian terhadap suatu produk. Manajemen perlu mempelajari faktor-faktor tersebut agar program pemasarannya dapat lebih berhasil. Faktor-faktor tersebut diantaranya adalah faktor ekonomi, Psikologi, sosialogis dan antropologis. Alasan mengapa seseorang membeli produk tertentu atau alasan mengapa membeli pada penjual tertentu akan merupakan faktor yang sangat penting bagi perusahaan dalam menentukan desain produk, harga, saluran distribusi, dan program promosi yang efektif, serta beberapa aspek lain dari program pemasaran perusahaan.

Adapun beberapa teori perilaku konsumen adalah sebagai berikut:

- 1 Teori Ekonomi Mikro. Teori ini beranggapan bahwa setiap konsumen akan berusaha memperoleh kepuasan maksimal. Mereka akan berupaya meneruskan pembeliannya terhadap suatu produk apabila memperoleh kepuasan dari produk yang telah dikonsumsi, di mana kepuasan ini sebanding atau lebih besar dengan marginal *utility* yang diturunkan dari pengeluaran yang sama untuk beberapa produk yang lain.

¹⁴ Swastha Dh, Basu, dan Handoko, Hani. Manajemen Pemasaran Analisis Perilaku Konsumen, Edisi tiga, (Yogyakarta: Liberty, 1997) hal. 203-206

- 2 Teori Psikologis. Teori ini mendasarkan diri pada faktor-faktor psikologis individu yang dipengaruhi oleh kekuatan-kekuatan lingkungan. Bidang psikologis ini sangat kompleks dalam menganalisa perilaku konsumen, karena proses mental tidak dapat diamati secara langsung.
- 3 Teori Antropologis. Teori ini juga menekankan perilaku pembelian dari suatu kelompok masyarakat yang ruang lingkungannya sangat luas, seperti kebudayaan, kelas-kelas sosial dan sebagainya.

Yang dimaksud dengan karakteristik konsumen pedagang kaki lima adalah pemahaman terhadap perilaku dari konsumen pedagang kaki lima. Hal ini dapat dilihat dari indikasi antara lain:

- a. Umur Konsumen pedagang kaki lima : indikasi ini memperlihatkan kepada kita mayoritas konsumen yang ada karena akan mempengaruhi pada jenis dagangan pedagang kaki lima .
- b. Status Pekerjaan : indikasi ini memperlihatkan kepada kita kondisi status pekerjaan konsumen yang bermanfaat untuk mengetahui berapa besar yang dibelanjakan (tingkat pendapat konsumen), dan jenis maupun kualitas dagangan yang disukai, dan pengaruh desain lokasi.
- c. Motivasi Berbelanja Konsumen pedagang kaki lima : indikasi ini memperlihatkan kepada kita terhadap motivasi konsumen berbelanja di lokasi pedagang kaki lima.

2.1.9. Pola Pemanfaatan Ruang PKL

Yang dimaksud dengan karakteristik Ruang Fisik pedagang kaki lima adalah merupakan kebutuhan elemen analisis untuk menentukan syarat-syarat utama yang harus dipenuhi dalam menyediakan ruang bagi kegiatan pedagang kaki lima. Karakteristik umum yang mempengaruhi kebutuhan ruang bagi kegiatan pedagang kaki lima adalah :(a). Lokasi yang strategis, (b). Aksesibilitas tinggi

Karena pedagang kaki lima mempunyai karakteristik yang berbeda dengan pedagang perkotaan lainnya, maka ruang yang dibutuhkan juga memiliki spesifikasi tersendiri. Sesuai dengan karakteristiknya lokasi – lokasi yang banyak dikunjungi oleh penduduk, lokasi – lokasi pada sirkulasi pergerakan penduduk, lokasi disekitar kegiatan primer/ formal yang sering dikunjungi penduduk. Lokasi

– lokasi seperti di atas bisa berupa pusat perdagangan mall, supermarket, alun – alun, taman/ ruang terbuka, ruang jalan – jalan utama yang sering dilewati penduduk, atau pada kawasan – kawasan parkir dikawasan pusat kota.

Untuk mencapai keberhasilan dalam penerapan sebuah kebijakan dalam pengaturan atau pengarahannya lokasi bagi, selain memahami karakteristik pedagang kaki lima dan karakteristik konsumen, juga dipengaruhi faktor eksternal lainnya adalah pemahaman mereka terhadap kebijakan publik itu sendiri. Contohnya dalam pelaksanaan kebijaksanaan pemerintah menggarap dan membangun ekonomi informal secara tuntas sering terbentur beberapa kendala, oleh Didik J. Rachbini dan Abdul Hamid dirangkum sebagai berikut:

- a. Kurangnya pengetahuan deskriptif maupun analitis mengenai jenis, unit dan luas kegiatan ekonomi informal.
- b. Tidak mempunyai kekuasaan birokrat untuk mencapai daerah pedesaan, pinggiran kota, dan pemukiman kumuh yang banyak digeluti oleh pelaku ekonomi informal.
- c. Kurangnya tenaga yang mampu mengetahui dengan baik seluk beluk ekonomi informal.
- d. Terdapat sesuatu kenyataan yang sederhana, yaitu tidak adanya sumber dana yang dapat mencukupi permintaan sektor tradisional yang luas¹⁵.

Tingkah laku atau tindakan manusia menunjukkan cara bagaimana manusia atau masyarakat bertindak dalam hubungan dengan nilai-nilai (*values*) dan cita-cita (*ideas*) mereka. Ada dua pendekatan tentang ruang yaitu ruang berdasarkan pendekatan ekologis, dan ruang berdasarkan fungsional. Secara ekologis pengertian ruang menekankan pada tinjauan ruang sebagai satu kesatuan ekosistem, dimana komponen-komponen ruang terkait satu dengan yang lain dan pengaruh secara mekanisme, penertian ruang secara fungsional dan ekonomi menekankan ruang sebagai wadah fungsional berbagai kegiatan, dimana faktor jarak menjadi sangat penting.

¹⁵ www.bappekab.co.id, Eny Rustianingsih, ST, MT, Kasubbid Analisa dan Evaluasi Pembangunan di Bappekab Sidoarjo, .Penataan Pedagang Kaki Lima Dengan Pendekatan Prespektif Kebijakan Publik

Pendekatan ini memperlihatkan bahwa proses perkembangan pemanfaatan ruang manusia didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan jarak, dimana pusat-pusat atau konsentrasi suatu kegiatan, akan berperan sebagai magnet yang akan menyebarkan kegiatan-kegiatan yang ada disekitarnya. Disamping itu ruang juga mempunyai pengertian sebagai wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lainnya melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan hidupnya.

Tata ruang menurut *Rapoport* merupakan lingkungan fisik dimana terdapat hubungan organisasi antara berbagai macam obyek dan manusia yang terpisah dalam ruang-ruang tertentu. Ketataruangan secara konseptual menekankan pada proses yang saling bergantung :

- Proses yang mengusungkan aktifitas pada suatu kawasan sesuai dengan hubungan fungsional tersebut.
- Proses pengadaan ketersediaan fisik yang menjawab kebutuhan akan ruang bagi aktifitas seperti bentuk tempat kerja, tempat tinggal, transportasi dan komunikasi.
- Proses pengadaan dan penggabungan tatanan ruang, antara berbagai bagian-bagian permukaan bumi diatas yang mana ditempatkan. Aktifitas dengan bagian atas ruang angkasa serta kebagian dalam yang mengandung berbagai sumber daya, sehingga perlu dilihat dalam wawasan yang intergrakti.

Ruang umum terbuka menurut Rustam Hakim (1987): Adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat di gunakan oleh publik (setiap orang), dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya : jalan pendistrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dan lain-lain.

Ada istilah ruang terbuka untuk pertemuan umum. Menurut *Frederick Gibbert* dalam bukunya : *Civic space* (ruang pertemuan umum) adalah, ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan jalan-jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, bisa juga di gunakan untuk kampanye, upacara-upacara resmi, atau kadang-kadang tempat perdagangan.

Ruang terbuka kota (*urban open space*) tidak hanya taman-taman umum, plaza dan tempat bermain, akan tetapi termasuk juga jalan-jalan, muka air (*water fronts*), puncak atap dan sermua ruang luar komunal (*Cooper Hewitt museum*, 1979).

Menurut Roger Trancik, dalam buku “ *Finding Lost space*”. Urban space yang berkaitan dengan Linkage System. Adanya hubungan suatu tempat ketempat lainnya, memerlukan wadah kegiatan pergerakan manusia (sirkulasi) atau pergerakan kendaraan (transportasi). Wadah kegiatan yang dimaksud berupa urban space yang di sediakan untuk masyarakat umum. Kemudahan pencapaian (aksesibilitas) pergerakan manusia dari tempat ke tempat lain diperlukan penataan organisasi ruang yang baik (*Linkage System*).

Open space pada bagian-bagian kota menurut Frederick Gibberd mempuyai peran dan permasalahan yang berbeda, *gibberd* memberikan gambaran sebagai berikut:

- *Open space* pada pusat kota merupakan akumulasi aktivitas, yang mempuyai permasalahan kesibukan yang berlebih, kepadatan bangunan dan *traffic* pada lahan yang terbatas, permasalahan ruangnya adalah penyediaan *floor space* dan ruang untuk kendaraan seperti jalan, tempat parkir, pemberhentian bus, jalur pedestrian dan lain-lain.

2.2.Tinjauan pola ruang terbuka koridor jalan perkotaan

Koridor jalan merupakan tampak luar dari penggunaan lahan perkotaan yang didominasi penggunaan non pertanian seperti pemukiman, jasa, perdagangan, dan sebagainya. Intensitas penggunaan tanahnya biasanya lebih intensif dibandingkan penggunaan tanah di pedesaan. Karena itu sering ditemui ukuran unit-unit penggunaan bidang tanah dengan luasan relatif kecil. Bahkan untuk tanah dengan bangunan tinggi jenis tanahnya menjadi kompleks, yang sering merupakan campuran antara perdagangan dan jasa.

2.2.1. Terminologi Ruang Terbuka

Urban space merupakan pusat kegiatan formal suatu kota. Kebutuhan dari urban space adalah penutup fisik sesungguhnya atau penyesuaian yang kuat

dengan bentuk-bentuk kota. Urban space biasanya terbentuk oleh *façade* bangunan dan lantai kota. Pada dasarnya urban space di bedakan oleh karakteristik yang menonjol, seperti kualitas yang melingkupinya, kualitas pengelolaan detail, dan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Urban space secara ideal harus dilingkupi oleh dinding, mempunyai lantai sesuai dengan maksudnya dan mempunyai fungsi.

Ruang umum terbuka menurut *Rustam Hakim (1987)*, adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat di gunakan oleh publik (setiap orang), dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya : jalan pendistrian, taman, plasa, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dan lain-lain.

Ada istilah ruang terbuka untuk pertemuan umum. Menurut *Frederick Gibbert* dalam bukunya : *Civic space* (ruang pertemuan umum) adalah, ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan jalan-jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, bisa juga di gunakan untuk kampanye, upacara-upacara resmi, atau kadang-kadang tempat perdagangan.¹⁶

Ruang terbuka kota (*urban open space*) tidak hanya taman-taman umum, plaza dan tempat bermain, akan tetapi termasuk juga jalan-jalan, muka air (*water fronts*), puncak atap dan sernua ruang luar komunal (*Cooper Hewitt museum*, 1979).

Menurut *Ian C. Laurie*, ruang –ruang terbuka dalam lingkungan hidup :

- a. Ruang terbuka sebagai sumber produksi, seperti perhutanan, pertaman, perairan dan sebagainya.
- b. Ruang terbuka sebagai perlindungan terhadap kekayaan alam dan manusia, misalnya cagar alam (hutan, laut, daerah budaya dan bersejarah).
- c. Ruang terbuka untuk kesempatan, kesejahteraan dan keamanan, antara lain untuk melindungi kualitas air tanah, untuk pengaturan (air, sampah), untuk rekreasi (taman) dan lain sebagainya.

¹⁶ Danisworo, M. Teori Perancangan Urban. (Bandung : Penerbit ITB, 1991), hal. 3.

Menurut *Roger Trancik*, dalam buku “*Finding Lost space*”. Di ungkapkan bahwa *urban space* terbagi menjadi dua pertama *hard space* dan *soft space*.

- a. *Hard Space* adalah segala sesuatu secara prinsip di batasi oleh dinding arsitektural dan biasanya sebagai tempat bersama untuk kegiatan sosial.
- b. *Soft Space* adalah segala sesuatu yang didominir oleh lingkungan alam. Pada setting kota, *soft space* berbentuk taman dan kebun umum serta jalur hijau yang dapat memberikan kesempatan untuk berekreasi.

Jadi dalam pembahasan selanjutnya, pengertian *urban space* atau *hard space* dalam kaitannya dengan perancangan urban adalah suatu ruang terbuka (tidak tertutup oleh massa bangunan) tetapi tertutup oleh pengertian (ubin, aspal, plesteran, paving dan lain-lain) yang digunakan kegiatan oleh masyarakat umum (*public space*) di wilayah urban¹⁷.

Terbentuknya urban space dalam perancangan kota mempunyai kaitan dengan teori perancangan urban lainnya, antara lain¹⁸:

- a. urban space yang berkaitan dengan tata guna lahan (*land use*),
 Hubungan ini tercermin dalam pengaturan ruang-ruang kota seperti *zoning*, dimana terdapat *unsure solid* (tertutup massa bangunan) dan ruang void (rongga). Ruang void inilah sebagai *urban space* yang di sediakan untuk kegiatan masyarakat umum (*public space*). *Urban space* di pusat-pusat kota di pengaruhi oleh itensitas kepadatan kota, seperti kepadatan lalu lintas, dan penyediaan tempat parkir. Disamping itu terjadi kumulasi manusia seperti stasiun, pertokoan atau pasar. Sehingga menimbulkan pemikiran tentang pemisahan lintasan pergerakan manusia dan kendaraan. Disamping itu kepadatan nilai lahan juga akan berpengaruh terhadap bentuk *open space*.
- b. *Urban space* yang berkaitan dengan *Linkage System*.
 Adanya hubungan suatu tempat ketempat lainnya, memerlukan wadah kegiatan pergerakan manusia (sirkulasi) atau pergerakan kendaraan

¹⁷ Danisworo, M. Teori Perancangan Urban. (Bandung : Penerbit ITB,1991), hal. 4.

¹⁸ Ibid, hal. 23-30.

(transportasi). Wadah kegiatan yang dimaksud berupa *urban space* yang disediakan untuk masyarakat umum. Kemudahan pencapaian (aksesibilitas) pergerakan manusia dari tempat ke tempat lain diperlukan penataan organisasi ruang yang baik (*Linkage System*).

c. *Urban space* yang berkaitan dengan *active support*.

Terpusatnya kegiatan di suatu kota merupakan suatu sistem yang saling kait mengkait. Kegiatan yang dominan memerlukan dukungan kegiatan lainnya dan kegiatan yang kecil, tidak biasa hidup apabila tidak ada kegiatan yang lainnya. *Urban space* sebagai pendukung kegiatan di wilayah urban dalam bentuk plaza, pedestrian, parkir dan lain-lain.

d. *Urban space* yang berkaitan dengan *Building form* dan *missing*.

Pengendalian bentuk massa dan letak bangunan terbentuk karena peraturan-peraturan kota dan keindahan. Bentuk massa bangunan mengatur jarak dalam bentuk *urban space* supaya dapat memaksakan udara segar dan sinar matahari. Disamping itu penyediaan *public* akses seperti penyediaan *arcade* yang mempengaruhi *building form*, pengaturan *building coverage*, FAR untuk penyediaan *open space* yang cukup dalam sebuah kota.

e. *Urban space* yang berkaitan dengan *Signage* dan *Landmark*.

Bangunan yang penting dan ingin di tonjolkan dapat di jadikan *landmark*. *Landmark* merupakan elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang-orang untuk mengarahkan diri untuk mengenal suatu daerah dalam kota. Maka cara menonjolkan *landmark* ini, apabila disekeliling bangunan tersebut ada jarak pandang berupa *urban space*.

f. *Urban space* yang berkaitan dengan *Preservation* dan *Conservation*.

Bangunan-bangunan atau bagian dari suatu kota yang dilestarikan karena mewakili prestasi khusus dalam suatu gaya sejarah tertentu atau karena lainnya. Dapat dinikmati oleh warga kota atau para turis apabila mempunyai jarak pandang yang tepat atau pusat kegiatan di sekeliling berupa *urban space*. Penataan fasade untuk menyelamatkan bangunan konservasi, seperti menyesuaikan dengan bangunan konservasi atau membuat kontras sama

sekali. Disamping itu *open space* mempunyai nilai-nilai yang penting dalam sejarah suatu bangsa, juga dilestarikan dengan tidak di rubah bentuk dan tatananya.

Open space pada bagian-bagian kota menurut *Frederick Gibberd* mempunyai peran dan permasalahan yang berbeda, *gibberd* memberikan gambaran sebagai berikut¹⁹:

a. *Open space* pada pusat kota.

Pusat kota merupakan akumulasi aktivitas, yang mempunyai permasalahan kesibukan yang berlebih, kepadatan bangunan dan *traffic* pada lahan yang terbatas, permasalahan ruangnya adalah penyediaan *floor space* dan ruang untuk kendaraan seperti jalan, tempat parkir, pemberhentian bus, jalur pendistrian dan lai-lain.

b. *Open space* pada daerah industri.

Zona industri biasanya terletak dekat dengan lokasi *row material* atau mendekati fasilitas transportasi (rel KA, jalan, sungai dan pelabuhan). Permasalahan pengadaan *open space* yang timbul biasanya berkaitan dengan pencemaran lingkungan dan problem kebutuhan pengembangannya, sehingga perencanaan lebih kepada penerapan kaidah *landscape*.

c. *Open space* pada lingkungan perumahan

Kebutuhan fasilitas lingkungan perumahan seperti taman, area bermain anak, dan aktifitas komunal lainnya. Pada umumnya lingkungan perumahan *open space* ditunjukan untuk mengikat antar kelompok-kelompok perumahan. Kemudian ruang-ruang di bentuk oleh susunan pohon menghidupkan suasana nyaman. Ruang terbuka pada lingkungan perumahan merupakan wujud dari karakter lingkungan secara keseluruhan dan menyediakan wadah sebagai kegiatan bersama.

¹⁹ Danisworo, M. Teori Perancangan Urban. Bandung : Penerbit ITB,1991, hal. 35-36.

2.2.2. Ruang Peralihan Sebagai Elemen Pemersatu

Tidak peduli betapa peka dan menariknya rancangan dari ruang –ruang individual, jika pengalaman pergerakan dari satu ruang ke ruang lain kekurangan kesatuan di karenakan peralihan yang teranjang dengan buruk, potensi bagi ruang-ruang tersebut tidak akan terwujud.

Pada rancangan ruang dan struktur, ruang-ruang peralihan utama adalah ruang-ruang diantara struktur dengan lingkungan binaan yang berdekatan dan ruang-ruang diantara lingkungan binaan dengan kawasan lahan yang tak terbina atau alamiah. Tergantung pada lokasi dan skala proyeknya, peralihan yang terakhir ini mungkin tidak akan terjadi. Pada kejadian yang jarang, suatu peralihan yang agak cepat dari struktur ke kawasan lahan alamiah mungkin di perlukan, tetapi pada kasus peralihan ini pun adalah pertama-tama terhadap elemen-elemen alamiah yang lebih banyak buatan pabrik. Sebuah contoh dari ini adalah sebuah bangunan yang dirancang untuk berupa ternaungi bumi atau untuk cocok dengan kawasan lahan asli, pada ruang peralihannya tumbuh-tumbuhan asli harus dipergunakan. Meskipun rancangan bergerak pada suatu ruang yang singkat dari binaan ke bukan binaan, bahan-bahan internal dan eksternal harus bertemu pada ruang itu dan terpadu dengan baik.²⁰

2.2.3. Pola Pemanfaatan Ruang

Tingkah laku atau tindakan manusia menunjukan cara bagaimana manusia atau masyarakat bertindak dalam hubungan dengan nilai-nilai (*values*) dan cita-cita (*ideas*) mereka. Ada dua pendekatan tentang ruang yaitu ruang berdasarkan pendekatan ekologis, dan ruang berdasarkan fungsional. Secara ekologis pengertian ruang menekankan pada tinjauan ruang sebagai satu kesatuan ekosistem, dimana komponen-komponen ruang terkait satu dengan yang lain dan pengaruh secara mekanisme, penertian ruang secara fungsional dan ekonomi menekankan ruang sebagai wadah fungsional berbagai kegiatan, dimana faktor jarak menjadi sangat penting.

²⁰ Todd Kim W. Tapak Ruang dan Struktur, hal.53

Pendekatan ini memperlihatkan bahwa proses perkembangan pemanfaatan ruang manusia didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan jarak, dimana pusat-pusat atau konsentrasi suatu kegiatan, akan berperan sebagai magnet yang akan menyebarkan kegiatan-kegiatan yang ada disekitarnya. Disamping itu ruang juga mempunyai pengertian sebagai wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lainnya melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan hidupnya.

Tata ruang menurut *Rapoport* merupakan lingkungan fisik dimana terdapat hubungan organisasi antara berbagai macam obyek dan manusia yang terpisah dalam ruang-ruang tertentu. Ketataruangan secara konseptual menekankan pada proses yang saling bergantung :

- a. Proses yang mengusungkan aktifitas pada suatu kawasan sesuai dengan hubungan fungsional tersebut.
- b. Proses pengadaan ketersediaan fisik yang menjawab kebutuhan akan ruang bagi aktifitas seperti bentuk tempat kerja, tempat tinggal, transportasi dan komunikasi.
- c. Proses pengadaan dan penggabungan tatanan ruang, antara berbagai bagian-bagian permukaan bumi diatas yang mana ditempatkan. Aktifitas dengan bagian atas ruang angkasa serta kebagian dalam yang mengandung berbagai sumber daya, sehingga perlu dilihat dalam wawasan yang intergrakti.

2.3. Tinjauan Teori Activity Support

2.3.1. Definisi Activity Support

Kota merupakan suatu ruang atau wadah yang didalamnya terkait dengan manusia dan kehidupannya. Kota akan terus berkembang dan seiring dengan perkembangan pada suatu kawasan akan menarik tumbuhnya aktivitas-aktivitas yang mendukung perkembangan kawasan tersebut yaitu elemen *activity support*.

Menurut *Shirvani* (1984), *activity support* termasuk didalamnya semua fungsi dan kegiatan yang memperkuat ruang-ruang publik kota, antara aktivitas

dan ruang fisik selalu saling melengkapi. Bentuk, lokasi, dan karakter suatu tempat spesifik akan menarik munculnya fungsi, penggunaan, ruang dan aktivitas yang spesifik pula. Sebaliknya suatu kegiatan cenderung memperhatikan lokasi yang layak dan baik untuk mendukung kegiatan itu sendiri. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, *activity support* ini berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada dikawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar.

Activity support tidak hanya menyediakan jalur pedestrian atau plaza tetapi juga mempertimbangkan fungsi utama dan penggunaan elemen-elemen kota yang dapat menggerakkan aktivitas (Darmawan, 2003). Karakteristik suatu ruang publik akan terbentuk karena adanya aktivitas-aktivitas yang tumbuh dan berkembang sehingga memperkuat image ruang publik tersebut (Lynch, 1960).

2.3.2. Fungsi Activity Support

Menurut Krier (2001) aktivitas pada sebuah kota akan muncul pada area-area publik seperti square dan jalan. jalan yang merupakan penghubung antar bagian dalam sebuah kota memiliki potensi untuk munculnya fungsi dan aktivitas lain. Aktivitas komersil tersebut menjadi generator yang dapat menghidupkan ruang publik.

Adapun fungsi utama *activity support* adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus dan ramai. Tujuannya adalah untuk menciptakan kehidupan kota yang sempurna/lebih baik yang dengan mudah mengakomodasikan kebutuhan atau barang keperluan sehari-hari kepada masyarakat kota, disamping memberikan pengalaman-pengalaman yang memperkaya pemakai (*urban experience*) dan memberikan peluang bagi tumbuh berkembangnya budaya urban melalui lingkungan binaan yang baik dan bersifat mendidik (Danisworo dalam Carolina, 2007).

2.3.3. Bentuk *Activity Support*

Bentuk *activity support* menurut Danisworo dalam Carolina, 2007 yaitu:

- Ruang terbuka, bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, taman kota, plasa-plasa, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni/antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/lokal.
- Bangunan diperuntukkan bagi kepentingan umum. Ruang tertutup adalah kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, *department store*, perpustakaan umum, dsb.

2.3.4. Kriteria Perancangan *Activity Support*

Menurut Brolin dalam Carolina (2007) untuk menghadirkan ciri lingkungan kota yang ada hendaknya kriteria desain dari bentuk dan fungsi *activity support* ini juga melihat aspek kontekstual dan serasi dengan lingkungannya. Disini dibutuhkan kejelian seorang perancang kota (arsitek) untuk menangkap nuansa lingkungan yang ada dan mengekspresikannya lewat kreativitas yang hasilnya selaras dengan lingkungannya.

Beberapa kriteria yang harus diperhatikan dalam perancangan *activity support* menurut Danisworo dalam Carolina (2007) antara lain :

- Untuk terciptanya dialog yang menerus dan memiliki karakter lokal perlu adanya keragaman dan intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam ruang tersebut.
- Perlu adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang dirancang
- Dengan memperhatikan kultur dan pola kehidupan sosial kota merupakan suatu sistem dari bentuk kegiatan yang memperhatikan aspek kontekstual
- Untuk dapat menampung aktivitas pada elemen *activity support* perlu adanya bentuk dan lokasi yang terukur dari ruang/fasilitas yang menampung dan bertitik tolak dari skala manusia, agar tidak terjadi konflik kepentingan antara pengguna tanah di kota

- Dalam penggunaan ruang-ruang umum kota (seperti taman kota) perlu adanya tempat duduk yang memenuhi persyaratan desain sehingga para pemakai dapat menikmati lingkungan sekelilingnya.

Keberadaan *activity support* tidak lepas dari tumbuhnya fungsi-fungsi kegiatan publik yang mendominasi penggunaan ruang publik kota sehingga semakin dekat dengan pusat kota semakin tinggi intensitas dan beragam kegiatannya. Keberadaan elemen *activity support* diharapkan dapat mengintegrasikan dan menjadi penghubung antar kegiatan yang terjadi. Kenyataan yang menunjukkan ruang publik banyak dipadati dan dimanfaatkan oleh masyarakat menunjukkan tanda sebuah kota yang sehat dan hidup.

2.4.Sirkulasi dan Parkir

Dengan semakin banyaknya dan berkembangnya alat transportasi darat serta semakin berdesakannya ruang kegiatan manusia yang tersebar di berbagai tempat, maka kebutuhan sarana kendaraan semakin meluas. Karenanya kebutuhan akan tempat parkir semakin meningkat terutama di tempat yang padat aktivitas seperti, tempat rekreasi, kawasan perkantoran, kawasan permukiman dan berbagai macam kegiatan lainnya menuntut ketersediaan tempat parkir.(Hakim, 2003)

Sirkulasi dapat diartikan sebagai pergerakan pada suatu tempat, adanya sirkulasi baik yang dilakukan oleh manusia atau kendaraan membutuhkan ruang yang cukup luas, parkir memerlukan pengaturan dan pembagian sirkulasi yang jelas sehingga dapat menjamin kenyamanan bagi pemakai.

Ketersediaan jejalur sirkulasi dan area parkir merupakan elemen penting bagi suatu kota dan merupakan suatu alat ampuh untuk menata lingkungan perkotaan. Sirkulasi dapat menjadi alat kontrol bagi pola aktivitas penduduk kota dan mengembangkan aktivitas tersebut. Selain mampu menampung kuantitas perjalanan, sirkulasi di harapkan juga memberikan kualitas perjalanan melalui *experienzenya*. (Davit, kulash dalam Naupan,2007).

Parkir menurut PP No 41 tahun 1993 tentang Standar Angkutan Jalan:

- Ruang parkir mobil diasumsikan 4,8 x 2,3 m
- Dilarang parkir dijarak 50 m dari penyeberangan

- Parkir tidak diperbolehkan di badan jalan kolektor dan lokal

2.4.1. Klasifikasi Sirkulasi

Sirkulasi dapat dikelompokkan sesuai dengan pelaku, sesuai dengan pembagian tempat / areanya maupun sesuai pola yang dibentuk sirkulasi itu sendiri. Sirkulasi menurut tempat / area dapat dibagi menjadi dua:

1. Sirkulasi outdoor

yaitu sirkulasi yang terjadi pada ruang luar suatu bangunan atau sirkulasi di luar suatu bangunan.

1. Sirkulasi indoor

yaitu sirkulasi yang terjadi di dalam bangunan itu sendiri.

Sirkulasi menurut pelakunya dibagi menjadi dua (Ashihara,1986) yaitu :

1. Sirkulasi manusia

yaitu sirkulasi yang dilakukan oleh manusia. Sirkulasi yang dilakukan manusia dapat terjadi pada outdoor atau indoor.

2. Sirkulasi kendaraan

yaitu sirkulasi dari kendaraan sebagai sarana transportasi. Umumnya sirkulasi kendaraan banyak melibatkan mengenai penataan ruang untuk parkir. Sirkulasi untuk parkir juga dapat terjadi di outdoor atau indoor.

Sirkulasi menurut polanya (*Ching*, 1990) dibagi menjadi :

1. Sirkulasi dengan pola terpusat

Sirkulasi dengan pola menuju ke pusat sebagai tujuan utama.

2. Sirkulasi dengan pola linier

Sirkulasi yang membentuk suatu garis yang menghubungkan tempat yang satu ke tempat lain.

3. Sirkulasi dengan pola radial

Perkembangan dari sirkulasi linier.

4. Sirkulasi dengan pola *cluster*

Sirkulasi dengan pola yang membentuk persamaan kriteria seperti sirkulasi dengan satu pintu masuk utama

5. Sirkulasi dengan pola *grid*

Sirkulasi yang membentuk modul-modul tertentu.

Sirkulasi Manusia Menurut Laurie (1985) Kinetika dari gerakan merupakan suatu studi tentang sifat gerakan. Pergerakan kinetika dipengaruhi oleh lintasan, manusia, jenis pergerakan dan jarak sirkulasi tersebut.

Bentuk lintasan dapat bermacam-macam antara lain bentuk bergelung-gelung, langsung, tak menentu, berliku, keliling, kembali, melewati, melingkar, berpecah, berkumpul, dengan selaan, menuju tujuan dan menghimpun (Hakim,1993).

Jenis pergerakan juga mempengaruhi manusia untuk bergerak.

Jenis pergerakan dapat dibagi menjadi :

1. pergerakan horizontal yang membuat menjadi lebih mudah dikontrol dan aman
2. pergerakan menurun yang membuat adanya *privacy* untuk pergerakan tersebut.
3. pergerakan mendaki untuk memperkuat arah pengarah Jarak dapat juga mempengaruhi pergerakan manusia, jarak yang jauh membuat manusia enggan bergerak menuju tujuannya tetapi sebaliknya beda dengan jarak dekat.

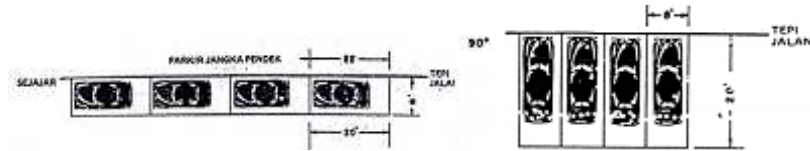
2.4.2. Parkir

Dalam Koppelman (1997) Sirkulasi untuk kendaraan bermotor mempunyai kaitan dengan penataan ruang untuk parkir. Area parkir membutuhkan ruang yang cukup sehingga kendaraan bermotor mempunyai ruang yang cukup untuk parkir dan keluar dari area parkir tanpa harus berdesakkan/terganggu dengan kendaraan lain yang juga akan parkir. Selain itu juga diperhatikan ruang tambahan dari pintu bukaan mobil apabila pengguna kendaraan roda empat keluar dari mobilnya.

Tipe tata letak parkir, baik di tepi jalan, pada lahan parkir atau garasi dapat dibagi menjadi parkir sejajar, membentuk sudut serta parkir tegak lurus dengan tepi jalan atau dinding. Pilihan tergantung pada bentuk dan ukuran daerah yang tersedia, rencana sirkulasi serta jalan masuk keluar kendaraan.

Parkir sejajar dengan jalan umumnya diperuntukkan di tepi jalan raya. Ruang parkir sejajar paling sedikit 20 kaki, bila memungkinkan 22 kaki. Apabila

waktu parkir cukup singkat, misalnya 15 menit, maka ruang parkir harus lebih panjang sehingga kegiatan datang dan pergi dapat dilakukan dalam satu gerakan.



Tata letak parkir sejajar

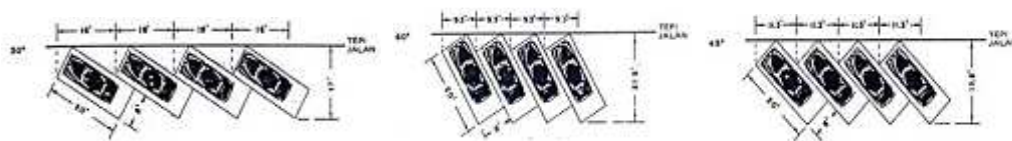
Tata Letak Parkir Tegak lurus

Gambar 2.1 Tata Letak Parkir Sejajar dan Tegak Lurus

(Sumber :Standar Perencanaan Tapak, tahun 1997)

Tata letak yang normal dan biasanya paling efisien untuk tempat parkir yang lebih besar adalah parkir secara tegak lurus dengan jalan. Hal ini memungkinkan masuk atau ke luar pada dua arah dan penggunaan ruang yang paling ekonomis, dengan tempat parkir selebar 8 kaki 6 inci dan jalan selebar 25 kaki maka tempat parkir dapat dimasuki oleh seorang pengendara dengan mudah tanpa memerlukan gerakan khusus.

Parkir yang membentuk sudut memberikan tempat parkir yang lebih sedikit dibandingkan dengan parkir tegak lurus dalam suatu satuan panjang tertentu, dan memerlukan jalan satu arah, akan tetapi tempat masuknya lebih memudahkan pengendara dan jalan antara biasa lebih sempit, sehingga memungkinkan penggunaan lahan yang terlalu sempit bagi parkir tegak lurus.

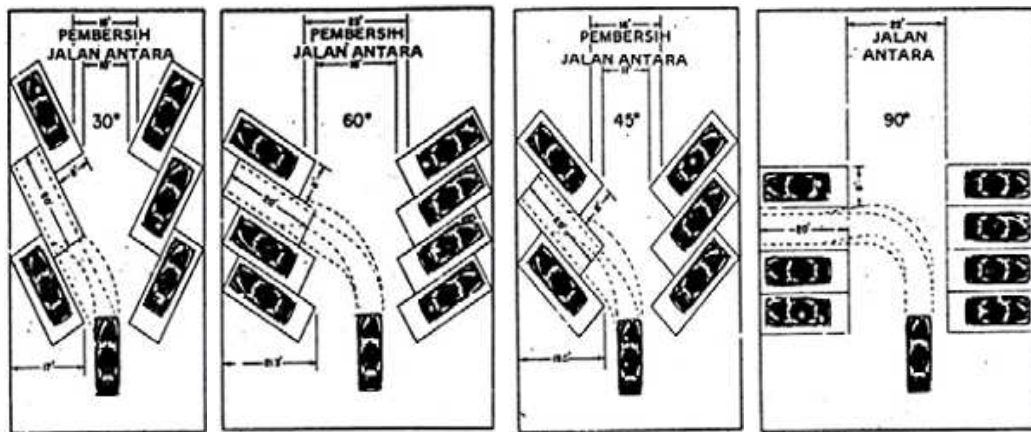


Gambar 2.2 Tata Letak Parkir Membentuk Sudut

(Sumber :Standar Perencanaan Tapak, tahun 1997)

Ukuran tempat parkir dan jalan antara yang diperlukan untuk berbagai sudut parkir, dimana semua kasus memberikan jalan antara yang cukup lebar untuk memungkinkan masuk langsung tanpa menyulitkan gerakan bagi 75 persen kendaraan yang parkir.

Semua pola parkir terutama untuk parkir selain tegak lurus, perlu diberikan tanda atau tepi batas parkir bagi tiap kendaraan untuk menjamin keamanan dan kapasitas yang direncanakan.



Gambar 2.3 Ukuran Jalan Antara

(Sumber :Standar Perencanaan Tapak, tahun 1997)

2.5.Koridor Jalan

Koridor merupakan salah satu elemen linkage dalam perancangan kota. Memiliki berbagai macam jenis dan bentuk yang berbeda. Koridor dapat dikatakan sebagai ruang yang dimiliki suatu jalur dan mempunyai cakupan sepanjang jalur tersebut. Dari koridor muncul berbagai aktifitas yang dilakukan manusia. Pemanfaatan koridor merupakan hal yang biasa di masyarakat.

Koridor jalan merupakan ruang luar terbuka publik berupa jalan, taman-taman, diantara dan di sekeliling jalan dimana semua orang bisa memakainya. Dalam hal ini, koridor jalan terdiri dari keseluruhan bagian jalan yang terdiri atas ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan ditambah dengan ruang terbuka umum yang merupakan halaman bangunan yang semua orang bisa memakainya.

Ruang Koridor adalah pengaturan jalur lalu lintas yang dimiliki suatu negara yang melintas ke negara lain. Koridor merupakan bagian dari *open space*, ruang umum terbuka menurut Rustam Hakim (1978) adalah bentuk dasar dari ruang terbuka diluar bangunan dapat digunakan oleh setiap orang dan memberi

kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan, misal jalan, pedestrian dan lain-lain.²¹

Bentuk ruang terbuka menurut pendapat dari Samuel Zisman (1964) dalam bukunya *Garret Eckbo* (1969), jika dipandang sebagai kebutuhan dapat dibagi menjadi tiga bagian antara lain :

- a. *Open Utility*, fungsi utilitas kota,
- b. *Open green*, daerah hijau yang berfungsi sebagai penyerapan polusi dengan pergantian karbondioksida dan oksigen.
- c. *Corridor space* untuk pergerakan transportasi dan pedestrian untuk mobilitas kota.

Bentuk ruang terbuka dapat berupa lorong (*corridor*), ruang antar bangunan, ruang pada sudut bangunan dan sebagainya. Lorong (*corridor*) merupakan skala lorong sebagai ruang luar sangat bervariasi, skala kecil (lorong antar bangunan) sampai dengan skala besar (lorong jalan raya). Fungsi lorong ini, biasanya sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua fungsi atau lebih. Bentuk ruang didefinisikan oleh jalur jalan dan elemen bangunan yang ada di kedua sisinya. Karakter *corridor space* terbentuk dari perbandingan (skala) elemen pembentuknya serta perbandingan dengan skala manusia, makin lebar jalan dibanding dengan elemen *vertical* disisinya, semakin kabur kesan keruangannya.

Koridor jalan dapat dikatakan sebagai ruang atau lorong sepanjang jalan yang dapat digunakan berbagai aktifitas. Dalam koridor jalan memiliki ruang-ruang yang berfungsi sebagai pendukung aktifitas jalan. Trotoar, median, rambu-rambu, lampu jalan dan elemen-elemen jalan lainnya merupakan bagian dari koridor jalan.

2.5.1. Jalan

Jalan adalah penghubung antara kawasan satu dengan kawasan yang lain sehingga akan memudahkan aksesibilitas dalam menyatukan beberapa kawasan. Elemen-elemen jalan biasanya sering digunakan sebagai tempat berbagai macam

²¹ M. Danisworo, Teori Perencanaan, Fakultas Pasca Sarjana ITB, Bandung 1991, Hal 3.

aktifitas. Jalan dibedakan menjadi bermacam-macam jenis menurut fungsi, sehingga terdapat berbagai jenis jalan yang satu dengan lainnya memiliki perbedaan karakter. Dari jalan timbul aktifitas-aktifitas yang dilakukan manusia, sehingga jalan dapat dikatakan sebagai ruang publik perkotaan. Berikut ini beberapa pemanfaatan jalan sebagai ruang publik di perkotaan²²

A. Pedestrian Sisi Jalan (*Pedestrian Sidewalk*)

Bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusuri jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan yang lain.



Gambar 2.4 Pedestrian sisi jalan

B. Mal Pedestrian (*Pedestrian Mal*)

Suatu jalan yang ditutup bagi kendaraan bermotor, dan diperuntukkan khusus bagi pejalan kaki. Fasilitas tersebut biasanya dilengkapi dengan asesori kota seperti pagar, tanaman dan berlokasi di jalan utama pusat kota. Contoh: Harajuku Tokyo Jepang



Gambar 2.5 Mal Pedestrian

C. Mal Transit (*Transit Mal*)

Pengembangan pencapaian transit untuk kendaraan umum pada penggal jalan tertentu yang telah dikembangkan sebagai pedestrian area



Gambar 2.6 Mal Transit

D. Jalur Lambat (*Traffic Restricted streets*)

²² Edy Darmawan, Teori dan Kajian Ruang Publik Kota, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang 2003, hal 17

Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka dan diolah dengan desain pedestrian agar lalu lintas kendaraan terpaksa berjalan lambat, disamping dihiasi tanaman sepanjang jalan tersebut.



Gambar 2.7 Jalur Lambat

E. Gang Kecil Kota (*Town Trail*)

Gang-gang kecil ini merupakan bagian jaringan jalan yang menghubungkan ke berbagai elemen kota satu dengan yang lain yang sangat kompak dan integrated. Ruang publik ini direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan.



Gambar 2.8 Gang kecil kota

Tabel 2.1 Karakter Jalan

tipe		karakter
Jalan	Trotoar jalan	Merupakan bagian kota yang dilalui oleh orang-orang pejalan kaki sepanjang pinggiran jalan yang berhubungan dengan jalan-jalan yang lain
	Mal pedestrian	Suatu jalan yang ditutup untuk lalu lintas kendaraan. Biasanya dilengkapi dengan pagar, tanaman, dan biasanya berlokasi disepanjang jalan utama di pusat kota.
	Mal transit	Pengembangan pencapaian transit kendaraan umum pada penggal jalan yang dikembangkan untuk pedestrian
	Jalan dengan lalu lintas lambat	Jalan yang digunakan sebagai ruang terbuka, untuk menghambat lalu lintas kendaraan, dengan mengembangkan pola pedestrian dan tanaman pinggir jalan.

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

tipe	karakter
Gang kecil kota (town trail)	Manghubungkan bagian-bagian kota melalui jalan-jalan kecil kota yang terintegrasi. Penggunaan jalan dan ruang terbuka yang direncanakan dan dikemas untuk mengenal lingkungan.

2.5.2. Penampang melintang jalan

Merupakan potongan melintang tegak lurus sumbu jalan. Pada potongan melintang jalan dapat terlihat bagian-bagian jalan diantaranya sebagai berikut:²³

1. Jalur lalu lintas

Adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan untuk lalulintas kendaraan.

2. Bahu jalan

Adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas.

3. Trotoar

Adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki (*pedestrian*)

4. Median

Adalah jalur yang terletak di tengah jalan untuk membagi jalan dalam masing-masing arah.

5. Saluran samping

Saluran samping terutama berguna untuk mengalirkan air dari permukaan perkerasan jalan ataupun dari bagian luar jalan dan menjaga supaya konstruksi jalan selalu berada dalam keadaan kering tidak terendam air.

6. Talud / kemiringan lereng

Adalah kemiringan lereng pinggir jalan terutama pada jalan yang berbukit.

7. Kereb

Adalah penonjolan atau peninggian tepi perkerasan atau bahu jalan, yang terutama dimaksudkan untuk keperluan-keperluan drainase, mencegah keluarnya kendaraan dari tepi perkerasan, dan memberikan ketegasan tepi perkerasan.

²³ Silvia sukirman, Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan, Nova bandung, Bandung 1994

8. Pengaman tepian

Bertujuan untuk memberikan ketegasan tepi badan jalan.

9. Lapisan perkerasan jalan

Merupakan komponen lapis perkerasan jalan yang dapat dibedakan atas lapisan permukaan, lapisan pondasi atas, lapisan pondasi bawah dan lapisan tanah dasar.

10. Daerah manfaat jalan (Damaja)

Meliputi badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengamannya, jalur lalu lintas dengan atau tanpa jalur pemisah, bahu jalan

11. Daerah milik jalan (Damija)

Merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh pembina jalan dengan suatu hak tertentu.

12. Daerah pengawasan jalan (Dawasja)

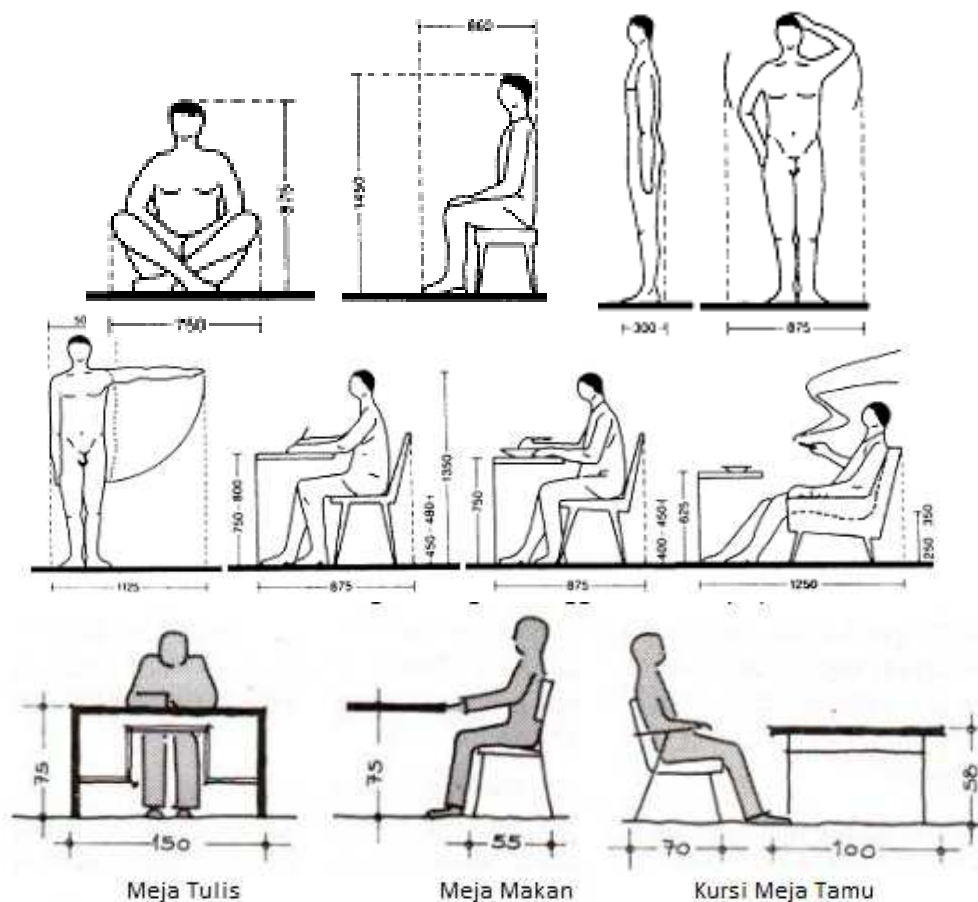
Adalah sejalur tanah tertentu yang terletak di luar daerah milik jalan, yang penggunaannya diawasi oleh pembina jalan, dengan maksud agar tidak mengganggu pandangan pengemudi dan konstruksi bangunan jalan, dalam hal tidak cukup luasnya daerah milik jalan.

2.6. Tinjauan Skala Manusia

Skala dalam arsitektur menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan dengan suatu elemen tertentu dengan ukurannya bagi manusia. Skala adalah suatu kualitas yang menghubungkan bangunan atau ruang dengan kemampuan manusia dalam memahami bangunan atau ruang tersebut. Terdapat 2 skala, yaitu :

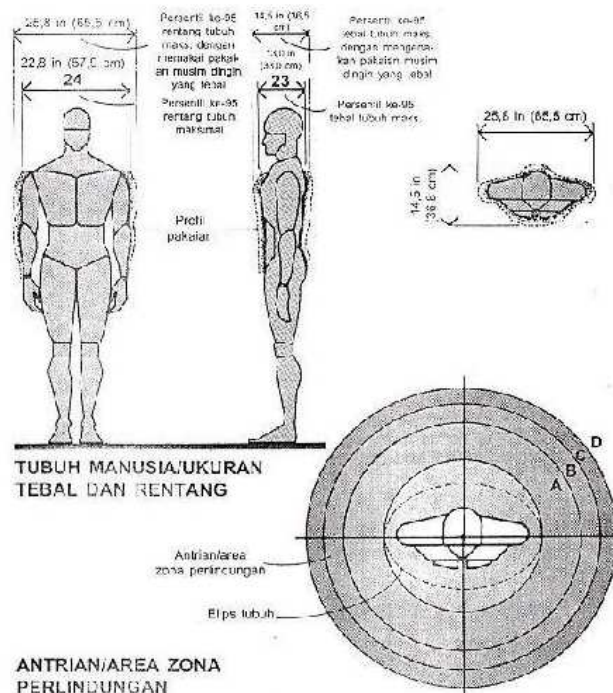
1. **Skala generik**, perbandingan elemen ukuran bangunan atau ruang terhadap elemen lain yang berhubungan dengannya atau sekitarnya.
2. **Skala manusia** perbandingan ukuran elemen bangunan atau ruang dengan dimensi tubuh manusia.

Dalam penelitian ini menggunakan Skala manusia dengan deskripsi sebagai berikut



GAMBAR 2. 9 BESARAN RUANG SKALA MANUSIA

(sumber neufert architect data)



Gambar 2. 10 Zona Ruang Pergerakan

(sumber Dimensi Manusia dan Ruang Interior)

Tabel 2. 2 Zona Ruang Pergerakan²⁴

Tanda	Deskripsi	Area (cm ³)
A. Zona sentuhan	Di bawah area ini kemungkinan besar terjadi kontak antara manusia tidak dapat dihindari. Tidak ada sirkulasi yang mungkin dibuat dalam zona ini. Pergerakan terbatas pada gerakan menyeret kaki saja. Keberadaannya sama dengan suatu eskalator yang cukup padat	0,28
B. Zona tanpa sentuhan kontak	Kontak antar manusia dapat dihindari asalkan tidak diperlukan pergerakan dalam area ini. Pergerakan mungkin dilakukan sebagai suatu kelompok	0,65
C. Zona perorangan	Pada jarak ini, ukuran tebal tubuh penuh memisahkan tiap orangnya. Sirkulasi lateral terbatas antar manusianya, dimungkinkan dengan cara bergerak menyamping antar mereka. Rentang	0,95

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

²⁴ Pannero, Zelnik, Dimensi Manusia dan Ruang Interior, Hal. 269

Sambungan tabel

	pemilik ruang yang telah dipilih berdasar percobaan, mempertegas standar-standar kenyamanan	
D. Zona sirkulasi	Sirkulasi dalam area antrian	1,4
	dimungkinkan tanpa saling mengganggu	



	In	Cm
A	84	213.4
B	22-36	55.9-91.4
C	30-36	76.2-91.4
D	68	172.7
E	36-42	91.4-106.7

sumber Dimensi Manusia dan Ruang Interior

Gambar 2.11 Dimensi Ruang Gerak Manusia
(sumber Dimensi Manusia dan Ruang Interior)

2.7. Tinjauan Penataan Desain Lansekap

Dalam komponen desain lansekap memiliki tiga komponen yang saling berkaitan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada diagram dibawah ini:²⁵

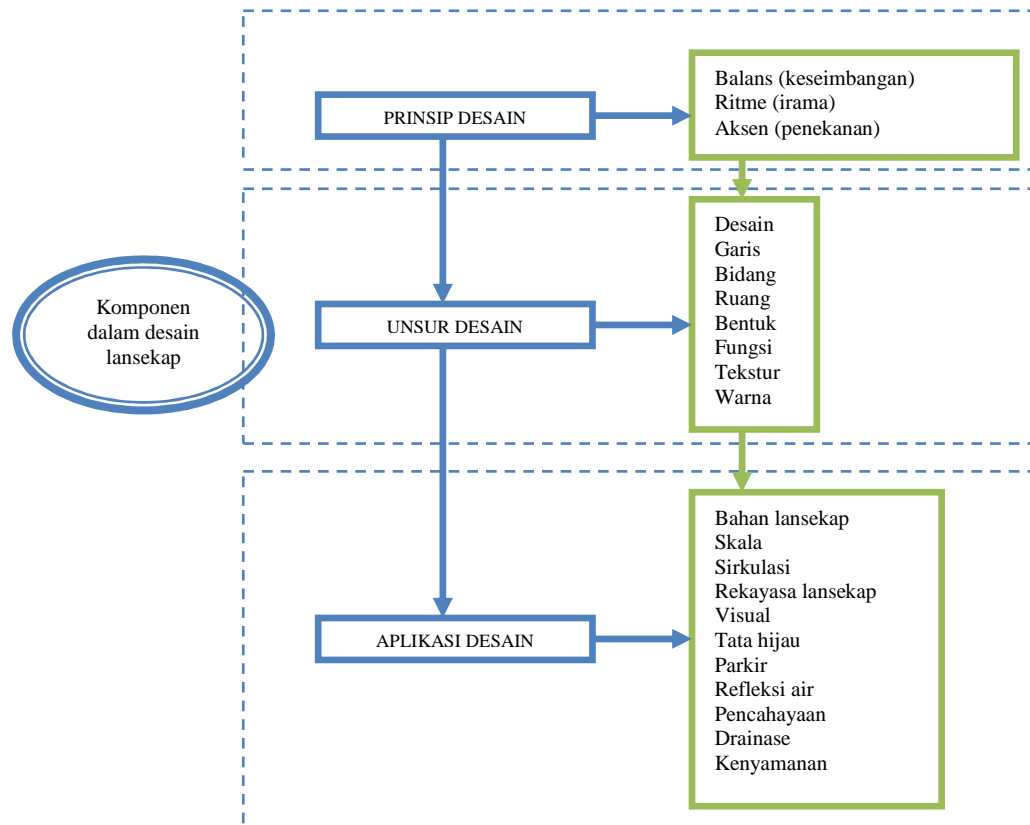


Diagram 2.1 Komponen dalam Desain Lansekap

Dari diagram diatas, terlihat kedudukan komponen desain. Suatu proses perancangan pada dasarnya merupakan suatu sistem pendekatan untuk menghasilkan suatu karya desain lansekap. Di dalamnya terdapat beberapa tahapan atau urutan menuju terciptanya suatu desain. Tiga bagian pokok dalam proses desain adalah sebagai berikut:

- Tahapan rencana lansekap (*planning in design*) berisikan pemikiran secara makro dan merupakan pemikiran awal dari tapak yang hendak dirancang.
- Tahapan rencana tapak lansekap (*landscape site planning*) berisikan gubahan tata ruang luar secara dua dimensi.

²⁵ Rustam Hakim, Hardi Utomo, *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*, Bumi Aksara, Jakarta 2002, hal 20-21

- c. Tahapan rancangan rinci (*detailed landscape design*) berisikan keputusan akhir terhadap penyelesaian masalah di dalam tapak secara tiga dimensi. Pada tahap ini keputusan terhadap pemanfaatan komponen desain menjadi sangat penting.

2.7.1. Prinsip Desain

Prinsip desain adalah dasar dari terwujudnya suatu rancangan atau ciptaan bentuk. Kita mengetahui bahwa komponen dan unsur-unsur bentuk mempunyai dan memiliki sifat masing-masing. Masing-masing sifat mempunyai karakteristik tersendiri. Untuk menyatukan komponen dan unsur tersebut haruslah didasarkan pada prinsip desain. Prinsip dasar utama dalam desain adalah faktor "Keteraturan dan Kesatuan" atau *Unity and Consistency*. Keteraturan dapat memberikan keindahan dalam komposisi.

Keteraturan ini diperoleh melalui pendekatan tema rancangan, antara lain keteraturan ruang formal, informal, simetris, ataupun pendekatan dari segi keteraturan bentuk, misal alamiah, tradisional, dan modern.

Keindahan dari segi bentuk dapat kita amati dari suatu bentuk pohon, yakni susunan batang, dahan, ranting, dan dedaunan. Batang selalu mempunyai hubungan dengan dahan dan dahan selalu berkait dengan ranting serta dedaunan. Proporsi ukuran batang akan selalu diikuti oleh dedaunan. Hal ini mencerminkan suatu visual keteraturan yang akan memberikan kesan keindahan. Demikian pula dalam desain lansekap, keteraturan merupakan kunci utama dari daya tarik visual yang memberikan nilai keindahan.

Kesatuan dimaksud adalah hubungan yang harmonis dari berbagai elemen atau komponen dan unsur yang ada dalam suatu rancangan. Keharmonisan ini akan membentuk suatu karakter khas suatu rancangan lansekap. Untuk mendapatkan nilai kesatuan ini dapat diciptakan antara lain melalui:

1. Menyederhanakan dan membatasi jumlah elemen atau unsur yang dipergunakan.
2. Dengan memperkecil perbedaan sesama unsur dalam komposisi desain. Misalkan penggunaan jenis tanaman yang beraneka ragam dalam suatu komposisi mengakibatkan nilai kesatuan menjadi hilang.

Untuk mencapai suatu kesatuan dan keteraturan maka perlu diperhatikan beberapa pertimbangan diantaranya Keseimbangan (balans), Irama dan Pengulangan (*ritme and repetition*), Penekanan dan Aksentuasi (*emphasis*).

1. Balans atau Keseimbangan

Keseimbangan atau balance dalam desain berarti penyamaan tekanan visual suatu komposisi antara unsur-unsur yang ada pada taman. Ukuran, warna, dan jumlah unsur biasanya merupakan pertimbangan utama dalam menciptakan keseimbangan. Suatu susunan yang tidak seimbang akan menimbulkan konflik atau pertentangan terutama dari sudut visual. Keseimbangan akan mewujudkan suatu kesan keselarasan.

2. Irama dan Pengulangan

Ritme atau *rythme* adalah pengulangan unsur-unsur lansekap yang dipergunakan pada tempat yang berbeda dalam suatu tapak sehingga membentuk suatu ikatan atau hubungan visual dari bagian-bagian yang berbeda.

3. Penekanan dan Aksentuasi (*Emphasis*)

Penekanan ditimbulkan oleh dominannya salah satu komponen unsur sehingga menimbulkan kontras terhadap elemen lainnya. Penekanan dalam suatu bentuk akan menarik perhatian kita. Penekanan dapat diciptakan melalui ukuran, bentuknya sendiri, tata letaknya, juga unsur-unsur lain seperti garis, warna, bentuk, tekstur, dan ruang. Dominan dapat diartikan sebagai upaya untuk menonjolkan salah satu unsur agar lebih tampak terlihat dalam komposisi susunan elemen lansekap. Unsur-unsur lansekap lainnya yang tidak menonjol berfungsi sebagai penghubung atau pengikat kesatuan.

2.7.2. Unsur Desain

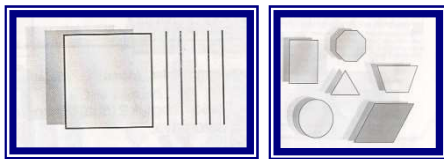
1. Garis

Pada dasarnya dalam perancangan lansekap (desain lansekap) ada 2 (dua) aspek yang harus dipertimbangkan, yakni Fungsi dan Estetika. Aspek fungsi memberikan penekanan pada penggunaan atau pemanfaatan dari benda atau elemen yang dirancang, sedangkan aspek estetika ditekankan pada usaha untuk menghasilkan suatu keindahan visual. Unsur-unsur keindahan visual tersebut dapat diperoleh melalui garis, bentuk, warna, dan tekstur. Masing-masing unsur

memiliki sifat dan karakter yang dapat mempengaruhi kesan dan suasana ruang yang diciptakan. Dengan kata lain terbentuknya suatu ruang sangat terkait pada sifat garis yang digambarkan.

2. Bidang

Susunan beribu-ribu garis apabila disatukan dan dipadatkan akan membentuk sebuah bidang. Berbagai-bentuk bidang, dapat berbentuk segi empat, segitiga, bulat, trapesium, ataupun berbentuk bebas. Ditinjau dari fisiknya, bidang dapat berbentuk padat atau transparan.



Gambar 2.9 Contoh bidang

Bidang merupakan bentuk 2 (dua) dimensi dalam arti tidak mempunyai isi atau ruang di dalamnya.

3. Ruang (*Space*)

Faktor utama dalam menjaga kelangsungan hidup manusia adalah terpenuhinya kebutuhan hidup. Yang dimaksud dengan kebutuhan hidup manusia adalah tersedianya sandang, pangan, ruang hidup atau permukiman, pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Dari unsur-unsur tersebut, ruang memegang peranan penting bagi profesi Arsitektur Lansekap.

Imanuel Kant (baca Edward Paul, 1972: *The Encyclopedia of Philosophy*, volume. 3 dan 4 Mac Millian Publishing hlm. 308) berpendapat bahwa “Ruang bukanlah sesuatu yang objektif sebagai hasil pemikiran dan perasaan manusia”. Sedangkan filsuf Plato berpendapat bahwa “Ruang adalah suatu kerangka atau wadah di mana objek dan kejadian tertentu berada”.²⁶

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ruang merupakan suatu wadah yang tidak nyata, akan tetapi dapat dirasakan keberadaannya oleh manusia.

Ruang tidak dapat dipisahkan dengan kehidupan manusia di mana pun dia berada, baik secara psikologi dan emosional (persepsi), maupun dimensional. Manusia selalu berada dalam ruang, bergerak serta menghayati, berpikir dan juga

²⁶ Ibid, hal 35

menciptakan ruang untuk menyatakan bentuk dunianya. Ciptaan yang artistik disebut Ruang Arsitektur. Ruang arsitektur ini menyangkut interaksi antara ruang dalam dan ruang luar, yang saling mendukung dan memerlukan penataan lebih lanjut.

4. Ruang Terbuka

Ruang umum yang merupakan bagian dari lingkungan juga mempunyai pola. Ruang Umum adalah tempat atau ruang yang terbentuk karena adanya kebutuhan akan perlunya tempat untuk bertemu ataupun berkomunikasi satu sama lainnya. Dengan adanya kegiatan pertemuan bersama-sama antara manusia, maka kemungkinan akan timbulnya bermacam-macam kegiatan pada ruang umum tersebut. Dengan demikian dapat pula dikatakan bahwa ruang umum ini pada dasarnya merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan/aktivitas tertentu dari manusia, baik secara individu atau secara berkelompok.

5. Ruang dan Waktu

Pada dasarnya keberadaan ruang sudah ada sejak manusia diciptakan. Ruang tersebut tidak diciptakan, namun kala itu keberadaan ruang sangat terasa dan dapat dirasakan (baca buku *Landscape Architecture, J.O. Simond*). Perasaan manusia terhadap ruang sangat berbeda satu dengan lainnya. Seseorang dapat merasakan ruang, namun belum tentu akan terasa oleh orang lain. Ruang memberikan persepsi yang berbeda tergantung dari perasaan manusia.

Menurut Rudolf Arnheim: "... ruang dapat dibayangkan sebagai satu kesatuan, terbatas atau tidak terbatas seperti keadaan yang kosong yang sudah disiapkan dan mempunyai kapasitas untuk diisi benda" Sedangkan menurut Imanuel Kant: "... ruang bukanlah sesuatu yang objektif atau nyata, tetapi merupakan sesuatu yang subjektif sebagai hasil pikiran dan perasaan manusia ..."²⁷

Pengertian waktu menurut *Einstein:* "... waktu merupakan dimensi ke-4 (empat) daribumi". Sedangkan menurut *Aristoteles (The Pythagoras)* disebutkan:

²⁷ Ibid, hal 56

"... waktu merupakan kenyataan yang terus berlangsung, tidak tergantung pada objek lain dan tanpa hubungan langsung dengan fenomena lain."²⁸

6. Ruang Mati / Ruang Negatif

Ruang mati/ruang negatif atau *death space* terbentuk dengan tidak terencanakan, tidak terlingkup, dan tidak dapat dimanfaatkan dengan baik sesuai kebutuhan (ruang yang terbentuk dengan tidak sengaja, ruang yang tersisa). Ruang mati bila kita lihat merupakan ruang yang terbuang dengan percuma. Ruang tersebut tanggung bila dipergunakan untuk suatu kegiatan. Sebab terjadinya dengan tidak terencana.

Banyak cara untuk memecahkan masalah terbentuknya ruang mati. Pada dasarnya adalah agar ruang-ruang yang direncanakan itu dapat bermanfaat bagi kegiatan manusia, dengan penataan perencanaan tapak, menentukan letak bangunan dengan sebaik-baiknya, serta memperhatikan fungsi dan keseimbangan estetika. Struktur massa dan ruang yang berhubungan sebaiknya direncanakan dan dikembangkan bersama-sama sebagai suatu perpaduan yang mengandung arti kepadatan dan kekosongan-kekosongan (*solid dan voids*).

7. Bentuk dan Fungsi

Yang dimaksud dengan bentuk adalah sebuah benda 3 (tiga) dimensi yang dibatasi oleh bidang datar, bidang dinding, dan bidang pengatap. Bentuk sebuah benda dapat berupa benda masif/padat ataupun benda yang berongga atau biasa disebut mempunyai ruang. Bentuk sebuah benda dapat pula dibedakan dalam kategori bentuk alami dan bentuk binaan (buatan manusia).

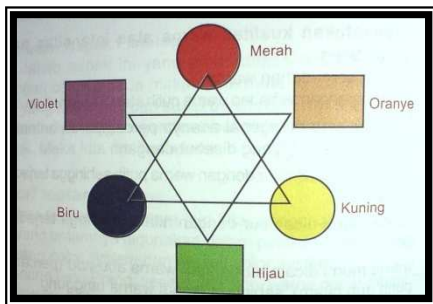
8. Tekstur

Tekstur adalah kumpulan titik-titik kasar atau halus yang tidak beraturan pada suatu permukaan benda atau objek. Titik-titik ini dapat berbeda dalam ukuran warna, bentuk, atau sifat dan karakternya seperti ukuran besar kecilnya, gelap terangnya, bentuk bulat persegi, atau tak beraturan sama sekali. Suatu tekstur yang susunannya agak teratur atau teratur disebut dengan corak atau pattern.

²⁸ Ibid, hal 56

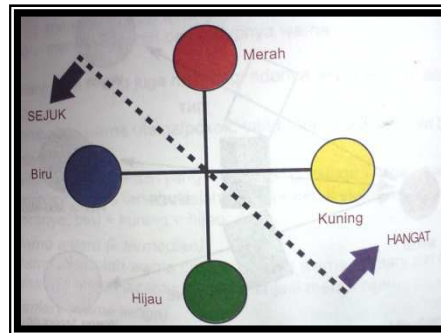
9. Warna

Warna dalam arsitektur dipergunakan untuk menekankan atau memperjelas karakter suatu objek atau memberikan aksen pada bentuk dan bahannya. Komposisi warna atau susunan warna dapat dilakukan dengan berbagai cara, yang umum dikenal adalah yang berdasarkan pada tiga warna dasar/pokok, akan tetapi ada juga yang berdasarkan empat warna dasar/pokok.



Gambar 2.10 Bentuk lingkaran warna berpokok dari tiga warna

Gambar 2.11 Lingkaran warna berpokok dari empat warna



Warna dalam kaitannya dengan suatu karya desain adalah sebagai salah satu elemen yang dapat mengekspresikan suatu objek di samping bahan, bentuk, tekstur, dan garis. Warna dapat memberikan kesan yang diinginkan oleh si perancang dan mempunyai efek psikologis. Sebagai contoh adalah pemilihan suatu warna yang memberi kesan ruang menjadi luas atau sempit, sejuk atau hangatnya ruangan, berat atau ringannya suatu benda, dan sebagainya.

Di dalam Arsitektur Lanskap dengan ruang lingkungannya mengatur ruang dan massa di alam terbuka, warna memegang peran penting. Hal ini dikarenakan dalam pengaturan ruang akan selalu berkaitan dengan penggunaan bahan-bahan alami (tanaman, batu-batuan) dan bahan buatan manusia serta detail-detailnya, maka dalam pemilihan dan meng-komposisikan warna dari massa-massa tersebut harus tepat dan berdasarkan teori serta prinsip-prinsip warna. Dengan demikian, akan tercapai hasil karya yang mempunyai kesan menyatu dengan alam serta mempunyai variasi yang menarik.

Sebagai contoh, sebuah bangunan berwarna dominan putih netral dan dikelilingi taman bunga dengan lapangan rumput yang luas. Pada pagi hari bangunan tersebut akan memantulkan cahaya matahari pada rumput yang masih berembun. Kesan yang timbul adalah kesan kehijauan yang dingin. Bila senja hari matahari memancarkan sinar kemerah-merahan yang kemudian dipantulkan oleh bangunan tersebut ke arah rumput, sehingga memberikan rumput berwarna kemerah-merahan dan memberikan kesan kehangatan senja hari.

Dari contoh tadi dapat ditarik suatu pengertian bahwa dalam mengekspresikan suatu objek dan memadukannya diperlukan pengetahuan tentang teori dan prinsip-prinsip warna sehingga menunjang sistem perancangan yang lengkap. Di bawah ini diperlihatkan contoh sebuah matriks warna dalam hubungannya dengan ekspresi yang ditimbulkan.

Tabel 2.3 Matriks warna dalam hubungannya dengan ekspresi yang ditimbulkan

Warna	Persepsi Waktu	Ukuran	Berat	Volume
Hangat	Waktu melebihi perkiraan, warna hangat lebih menyenangkan untuk area rekreasi	Benda kelihatan lebih panjang dan lebih besar	Terlihat lebih berat	Ukuran yang tampak lebih kecil
Dingin	Waktu di bawah perkiraan, penggunaan warna dingin untuk area kegiatan yang rutin atau monoton.	Benda kelihatan lebih pendek dan lebih kecil	Terlihat lebih ringan	Ukuran ruang tampak lebih luas

2.7.3. Aplikasi desain

1. Bahan Material Lansekap

Arsitektur Lansekap pada dasarnya berkaitan erat dengan pembentukan ruang luar atau ruang terbuka. Pembentukan ruang tersebut sangat tergantung dari komponen pembentuk ruang. Sedangkan komponen pembentukan ruang terdiri dari bidang alas, bidang dinding, dan bidang atap. Kualitas nilai ruang tergantung dari fungsi ruang yang diinginkan. Gubahan ruang terhadap fungsi ruang yang ingin dihasilkan dapat tergubah melalui bidang-bidang sebagai komponen pembentuk ruang. Bidang yang dimaksud terbentuk karena adanya unsur material yang direkayasa sesuai bentuk, tekstur, warna, dan ukuran dimensi yang

diciptakan. Untuk hal itulah maka pengetahuan dan penguasaan serta pemahaman terhadap material atau bahan lansekap menjadi penting.

2. Skala

Skala dalam arsitektur menunjukkan perbandingan antara elemen bangunan atau ruang dengan suatu elemen tertentu yang ukurannya sesuai dengan manusia.

3. Sirkulasi

Sirkulasi dapat disebutkan dengan kata lain gerakan. Kinetika dari gerakan merupakan suatu studi tentang sifat gerakan.

4. Tata hijau

Dalam kaitannya dengan perancangan lansekap, tata hijau atau *Planting design* merupakan satu hal pokok yang menjadi dasar dalam pembentukan ruang luar. Penataan dan perancangan tanaman mencakup: habitus tanaman, karakter tanaman, fungsi tanaman, dan peletakan tanaman.

5. Fasilitas Parkir

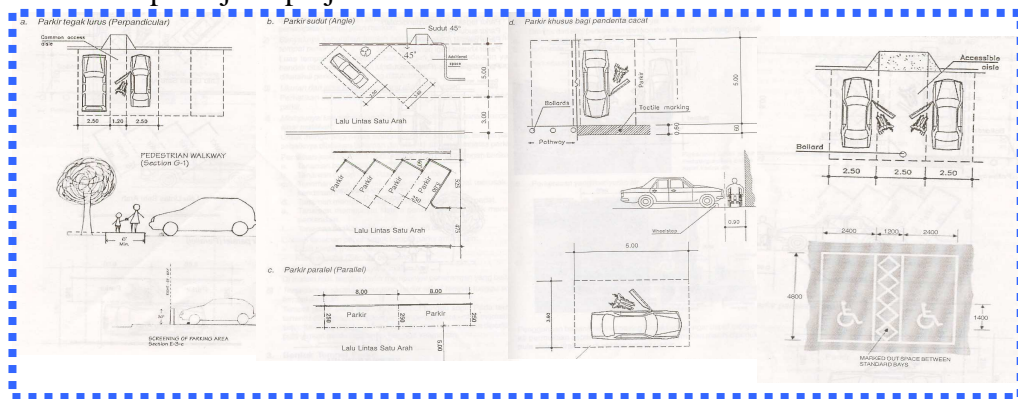
Dengan semakin banyak dan berkembangnya alat transportasi darat serta semakin banyaknya lokasi kegiatan manusia yang tersebar di berbagai tempat, maka kebutuhan sarana jalan kendaraan semakin meluas. Sejalan dengan perkembangan tersebut, maka kebutuhan akan tempat parkir semakin meningkat terutama di kota besar dan di tempat yang padat aktivitas. Tempat rekreasi, kawasan perkantoran, kawasan permukiman, dan kegiatan lainnya menuntut tersedianya tempat parkir. Hampir semua aktivitas kegiatan di ruang terbuka memerlukan sarana tempat parkir. Kebutuhan akan tempat parkir dalam suatu perancangan tapak lansekap merupakan bagian dari prasarana lingkungan. Beberapa pengertian mengenai tempat parkir, adalah sebagai berikut:²⁹

- a. Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya, (*Poerwadarminta, 1984*).
- b. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya (*Peraturan Lalu Lintas*).

²⁹ Ibid, hal 151

- c. Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/ barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Taju, 1996).
- d. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat).

Lokasi di mana kendaraan diparkirkan dinamakan fasilitas parkir. Peran fasilitas parkir dalam sistem transportasi dapat dilihat dari fungsinya dalam menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan di tempat-tempat tujuan perjalanan dari pergerakan lalu lintas. Pergerakan-pergerakan lalu lintas tidak timbul dengan sendirinya, melainkan sebagai akibat dari pergerakan yang menuju ke suatu tempat tujuan perjalanan.



Gambar 2.12 jenis dan bentuk tempat parkir

6. Pencahayaan

Suasana gelap dan terang dihasilkan karena adanya sumber energi cahaya yang mengarah ke mata manusia. Sumber cahaya yang menuju ke arah mata ditangkap oleh lensa mata dan diteruskan ke otak melalui saraf indra mata. Oleh otak manusia, cahaya tersebut diteruskan ke saraf lainnya hingga menimbulkan perasaan yang bermacam-macam. Secara alamiah sumber cahaya adalah matahari, bulan dan bintang, serta beberapa species makhluk hidup (kunang-kunang).

7. Pola Lantai / Pattern

Pembentukan pola-pola lantai berkaitan dengan perkerasan lantai itu sendiri. Perkerasan lantai tergantung dari bahan atau material perkerasan yang dipergunakan. Dalam Arsitektur Lansekap, perkerasan merupakan bagian dari

material yang dipergunakan dalam penyelesaian desain lansekapnya terutama pada tempat-tempat yang mempunyai intensitas kegiatan tinggi. Intensitas penggunaan lantai perkerasan yang tinggi antara lain pada jalan setapak, jalan masuk kendaraan, tempat parkir, area bermain, plaza tempat berkumpul, dan area tempat duduk.

Berbagai bahan/material yang dapat dimanfaatkan untuk perkerasan lantai antara lain kerikil, batu lempeng, semen, aspal, beton, batu koral, ubin keramik, dan batu bata. Untuk pembentukan lantai perkerasan jarang dipergunakan bahan-bahan *soft material* (rumput).

8. Kenyamanan

Kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara harmonis, baik dari segi bentuk, tekstur, warna, aroma, suara, bunyi, cahaya, atau lainnya. Hubungan yang harmonis dimaksud adalah keteraturan, dinamis, dan keragaman yang saling mendukung terhadap penciptaan ruang bagi manusia. Sehingga mempunyai nilai keseluruhan yang mengandung keindahan. (*J.O. Simond, 1997, Landscape Architecture*).³⁰

9. Drainase

Drainase atau saluran pembuangan merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam suatu perancangan tapak. Ruang luar suatu tapak yang telah dirancang dengan baik, apabila terdapat bagian dari tapak yang tergenang air akan menyebabkan rancangan menjadi tidak sempurna. Genangan air yang tidak terencana menyebabkan efek visual yang kurang baik, selain itu dapat merusak konstruksi perkerasan. Bila genangan air terjadi pada tanah permukaan lunak atau bidang alas rerumputan, mengakibatkan rumput menjadi rusak dan mati, demikian pula dengan tanaman hias. Pengadaan saluran air pada tapak yang dirancang sangat mutlak dipikirkan. Penempatan dan pemikiran tentang sistem saluran pembuangan air limbah atau air hujan bukanlah perkara mudah. Diperlukan adanya suatu pemikiran yang komprehensif mengingat saluran pembuangan merupakan suatu jaringan yang berhubungan dengan saluran perkotaan. Oleh

³⁰ Ibid, hal 185

karenanya pertimbangan terhadap sistem aliran air dan bentuk-bentuk saluran perlu diperhatikan.

10. Rekayasa Lansekap

Rekayasa lansekap pada hakikatnya merupakan perpaduan antara seni dan ilmu pengetahuan. Dalam suatu perancangan lansekap yang melibatkan berbagai disiplin ilmu, maka profesi Arsitektur Lansekap bertindak sebagai koordinator dan bertanggung jawab atas desain yang dihasilkan. Oleh karenanya Arsitek Lansekap harus mempunyai pengertian yang luas tentang masalah konstruksi. Kemampuan memahami, menguasai, dan mengaplikasikannya ke dalam desain adalah bagian penting termasuk di dalamnya menerjemahkan gambar-gambar detail rancangan.

2.7.4. Elemen Urban Design

Urban Design memiliki beberapa elemen yang terpisah namun saling berhubungan. Keberhasilan seorang designer akan sangat tergantung pada bagaimana baiknya dia mampu menangani elemen-elemen yang terpisah namun berhubungan tersebut.

A. Ruang Antara dan Sekitar Bangunan

Meskipun seorang *designer* ahli akan beranggapan bahwa disain ruang dalam dan luar bangunan saling berhubungan, namun *urban design* biasanya dianggap sebagai disain ruang di luar bangunan. Tanggungjawab urban designer adalah menciptakan suatu hubungan positif antara ruang tersebut dengan bangunan yang ada di dekatnya, dan menghubungkan ruang tersebut dengan pola kota yang lebih besar. Ruang di luar bangunan dapat dimanipulir dengan cara yang sama dengan ruang dalam bangunan.³¹

B. Determinan – Determinan Fisik Dari Bentuk Kota

Dalam determinan-determinan fisik dari bentuk kota mempunyai beberapa elemen di dalamnya. Elemen tersebut saling berhubungan dan saling melengkapi. Elemen tersebut diantaranya:

1. Bentuk Ortogonal dan Organik

³¹ Anthony J Catanese, James C. Snyder, Susongko, Pengantar Perancangan Kota, Erlangga, Jakarta 1986, hal 95

Perencanaan ortogonal sangat jelas terlihat sebagai cara yang sadar diri dalam membagi ruang, maka perencanaan organik paling sering dianggap sebagai kurang direncanakan atau kurang sadar diri.

2. Alat pengatur Kinetis dan Berurutan

Keteraturan gerakan merupakan suatu pertimbangan yang penting dalam urban design pada jaman dahulu.

3. Jaringan Transportasi

Jaringan transportasi adalah faktor utama dalam menentukan bentuk kota

4. Jaringan –jaringan komunikasi dan pelayanan

Merupakan hal yang saling berkaitan dan selalu berkembang seiring zaman, sehingga dapat menyatukan antara individu maupun menyatukan antar kawasan menjadi lebih dekat.

5. Bentuk Makro Kota

Sangat dipengaruhi oleh jaringan transportasi sebagai akses antar kawasan.

C. Ruang Umum dan Pengembangan Swasta

Urban designer seringkali harus bekerja dengan batas antara ruang umum dan ruang swasta. Pentingnya batas ini diperlihatkan oleh *Oscar Newman* dalam penelitiannya mengenai kejahatan dan vandalisme. Penelitian itu memperlihatkan bahwa batas yang jelas antara ruang umum dengan ruang swasta dapat menunjang keamanan ruang-ruang kota. Sampai tingkat tertentu tugas urban designer adalah menangani kawasan-kawasan yang lebih besar daripada suatu kompleks bangunan, namun lebih kecil daripada suatu kompleks metropolitan, yaitu memadukan mana yang milik pribadi milik swasta dan mana yang milik umum.³²

2.8.Tinjauan Penataan Pedagang Kaki Lima

Penataan pedagang kaki lima diperlukan sebagai salah satu elemen dalam penataan kota. Pedagang Kaki Lima yang merupakan salah satu komponen dari Sektor Informal memiliki beberapa dampak yang ditimbulkannya. Keberadaan pedagang kaki lima di perkotaan tidak akan pernah lepas dari kebutuhan

³² Ibid, hal 105

masyarakat. Dari sektor informal khususnya pedagang kaki lima memberikan sumber pendapatan dan sumber lapangan kerja yang dapat mengurangi tingkat pengangguran di kota. Sehingga keberadaan pedagang kaki lima seringkali memiliki kesan yang tidak teratur dengan penataan yang kurang maksimal.

Pedagang kaki lima memiliki beberapa dampak terhadap perkembangan kota. Apabila tidak ditata dengan baik maka akan mengakibatkan timbulnya kawasan kumuh yang sekarang ini menjadi salah satu permasalahan di perkotaan. Dampak positif keberadaan pedagang kaki lima di perkotaan diantaranya:

- Memberi sumbangan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang dapat dilakukan melalui retribusi.
- Sebagai substitusi dan komplemen dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat.
- Sebagai daya tarik kota seperti yang telah ada di jalan Malioboro Yogyakarta.
- Dapat menciptakan lapangan kerja yang baru.
- Penampung pertama dan paling mudah dari pelimpahan tenaga kerja.
- Sebagai ujung tombak pemasaran perusahaan besar dalam pemasaran

Selain dampak positif terdapat juga terdapat dampak negatif yang ditimbulkan PKL, diantaranya adalah:

- Perubahan dampak visual kota yang cenderung menjadi semrawut dan kumuh
- Menurunkan kualitas daya dukung kota diantaranya banyak sampah berserakan, rusaknya penghijauan kota dan menyebabkan gangguan kesehatan.
- Peningkatan penggunaan badan dan sempadan jalan terlihat pada dampak sosial ekonomi masyarakat.
- Menimbulkan kerawanan sosial akibat persaingan tidak sehat diantara pedagang.
- Menimbulkan kerawanan antara aparat ketertiban umum dengan pedagang kaki lima yang melanggar.

Dari dampak yang ditimbulkan diatas maka perlu adanya penataan pedagang kaki lima dengan tujuan sebagai meningkatkan kualitas lingkungan dan menambah kenyamanan suasana. Pembinaan diperlukan dengan menerapkan beberapa konsep yang sesuai dengan kawasan studi.

Pedagang kaki lima dapat mendukung kegiatan komersial yang ada dan dapat pula meningkatkan kegiatan yang telah berkembang. Sehingga kawasan tersebut dapat menjadi kawasan utama yang dapat meningkatkan kualitas kota. Penataan ini lebih ditujukan sebagai pengaturan agar secara visual terlihat lebih menarik dan tidak mengganggu aktifitas lain yang selama ini telah berlangsung.

2.8.1. Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima Kota Solo

Dalam menata Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kota Solo, pemerintah menggunakan konsep “Penataan PKL dengan kearifan budaya”. Konsep ini mengacu pada visi rancang Kota Solo yaitu “Solo Kota Eko-Budaya 2015”.

Strategi atau langkah-langkah Pemerintah Kota Solo Menangani PKL³³

Seringkali dibanyak kasus, pemerintah kita cenderung ahli dalam menyusun kalimat-kalimat konsep, visi misi, dan rancangan-rancangan lainnya. Tetapi merupakan perkara lain dalam hal mewujudkan konsep tersebut. Hanya sedikit dari konsep rancangan yang benar-benar berhasil diterapkan dengan baik sehingga dapat mencapai tujuan awal yang diharapkan. Solo mungkin menjadi satu dari sedikit kota yang terbukti telah berhasil dalam menterjemahkan konsep menjadi satu tindakan yang nyata. Terbukti melalui program dan pendekatan yang tepat kepada masyarakat PKL, konsep ini mampu membuat Solo bersama Walikotanya mendadak menjadi sorotan masyarakat, tidak hanya Jawa Tengah atau Indonesia, tapi dalam lingkup Asia Tenggara.

PKL merupakan sesuatu yang tidak dapat dihindari dalam proses urbanisasi dan Pemerintah Kota Solo agaknya sudah memahami dengan baik masalah ini. Sehingga, hal pertama yang dilakukan Pemerintah Kota Solo dalam penataan PKL adalah penyediaan kawasan serta kantong-kantong PKL. PKL membutuhkan

³³ <http://sukasukaaulisa.blogspot.com/2011/06/pedagang-kaki-lima-pkl-kota-solo.html>
(11/02/2012)

ruang yang selama ini tidak pernah disediakan pemerintah. Dan dengan penyediaan ruang yang strategis, bahkan jauh lebih menguntungkan dibandingkan kawasan sebelumnya, para PKL mau dipindahkan dengan suka rela, sekalipun melalui proses yang tidak mudah.

Kunci penataan PKL Kota Solo, menurut Kabid Perencanaan Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Solo justru terletak pada cakupan wilayah penataan yang komprehensif dan tidak terpaku pada satu dua titik saja. Penataannya dilakukan secara berkesinambungan dan terintegrasi antar satu sama lain.

Sesuatu yang menarik dari program penataan PKL di Kota Solo adalah, bahwa penataannya tidak hanya terpaku pada penataan fisik saja. Melainkan juga melakukan penataan dalam hal sarana prasarana penunjang disekitar kawasan serta kantong PKL. Selain itu pemerintah juga berupaya meningkatkan kualitas PKL melalui pembinaan SDM dan pendampingan, sehingga PKL tidak hanya tertata secara fisik oleh pemerintah tetapi juga memiliki kualitas dagangan yang baik dan PKL memiliki kesadaran dalam menjaga sarana yang telah disediakan oleh pemerintah. Untuk meningkatkan kualitas dagangannya PKL juga dibekali oleh bantuan modal melalui adanya penjaminan kredit permodalan.

Ragam karakteristik pada PKL yang jumlahnya sangat banyak menuntut pemerintah Kota Solo untuk mampu berinovasi dalam melakukan penataan. Dibutuhkan tidak hanya satu solusi untuk mampu mewadahi segala karakteristik PKL yang berbeda-beda tersebut. Dan ternyata, Pemerintah Solo mampu menjawab tantangan inovasi tersebut melalui 4 jenis penataan PKL yang diberikan, yaitu relokasi, *shelter*, gerobak, dan tenda dengan masing-masing keunikannya tersendiri.

Selain melalui penataan fisik, penataan PKL juga melibatkan komitmen bersama beberapa stakeholder terkait. Tujuannya untuk menghasilkan penataan PKL yang terkoordinasi antar stakeholdernya dan bahu membahu dalam menciptakan penataan PKL yang berbasis kearifan budaya lokal. Beberapa stakeholder yang dimaksud adalah legislatif, muspida, masyarakat, SKPD terkait, dan instansi vertikal lainnya.

Metode Pendekatan Pemerintah Kota Solo Menangani PKL

Seperti yang telah disinggung pada bagian awal, bahwa telah banyak daerah/kota yang sukses menyusun suatu konsep dan strategi namun gagal dalam pelaksanaan hanya disebabkan oleh kurang tepatnya metode pendekatan yang dipergunakan. PKL merupakan suatu usaha informal, yang juga terus dibutuhkan oleh masyarakat dengan segala pola pikir masyarakat yang beragam. Tidak sedikit masyarakat dan PKL yang bisa menerima terhadap keputusan pemerintah, sama halnya dengan tidak sedikit pula masyarakat dan PKL yang selalu apatis dan pesimis terhadap rencana pemerintah. Sehingga tidak mudah dalam hal meyakinkan masyarakat bahwa penataan ini benar-benar membawa keuntungan bagi seluruh pihak.

Pendekatan Pemerintah Kota Solo dalam menangani PKL secara umum menggunakan konsep pendekatan hati nurani, yaitu pendekatan dengan penekanan pada komunikasi dua arah. Hal ini berproses dalam 52 kali pertemuan antar warga yang langsung melibatkan orang nomor satu di Kota Solo. Kesabaran pemerintah, serta turun langsungnya Jokowi dalam hal pendekatan dengan PKL inilah yang dinilai membuat PKL merasa lebih di hargai. Pemerintah menampung semua aspirasi PKL, sehingga PKL tidak sebatas menjadi komoditi atau ditempatkan dalam posisi perusak estetika kota atau penyebab kemacetan.

Melalui pendekatan personal, pemerintah berkomitmen untuk Nguwongke Uwong; Adanya Kebersamaan; Hati Nurani; Ada Rasa Saling Mengisi; Saling Menghormati; dan Adanya Keseimbangan. Metoda pendekatan yang menggunakan hati nurani ini secara personal akan mampu mengubah sikap apatis yang sejak awal diperlihatkan PKL.

Jokowi sendiri sebagai Walikota Solo, tidak menampik bahwa adanya PKL nakal yang melanggar aturan dan kesepakatan yang telah dibuat. Dalam wawancaranya bersama salah satu stasiun televisi swasta Jokowi mengaku akan menindak tegas pelanggar tersebut.” Kalau tidak mau ikut aturan ya ditinggal saja” demikian kutipan kalimat yang disampaikan Jokowi. Dinas Pasar dan Satpol PP sendiri sudah bersiap jika ada PKL yang melanggar aturan, hal ini dilakukan untuk menjaga apa yang sudah dibangun dan ditata selama ini.



Gambar 2.13 model penataan PKL kawasan taman Sriwedari Kota Solo

2.8.2. Konsep Simbiosis Mutualistik Sektor Formal Dan Informal Perkotaan Untuk Penataan Pedagang Kaki Lima (PKL) Di Sepanjang Koridor Jalan Samanhudi Jember³⁴

Triangulasi konsep simbiosis mutualistik dilakukan untuk mendapatkan konsep-konsep penataan pedagang kaki lima yang menguntungkan berbagai pihak yang terkait, yang membandingkan antara, fakta empiris, studi kasus dan teori.

disimpulkan bahwa :

- Mengakui eksistensi PKL didukung dengan program / kebijakan untuk mengelola aktivitas PKL.
- Penyuluhan, pembinaan dan pelatihan untuk PKL.
- Pemberian bantuan modal dari pemerintah maupun dari sektor swasta (dengan konsep kemitraan) yang tidak hanya diberikan begitu saja namun dilakukan kontrol terhadap dana bantuan sehingga dana bantuan tidak hilang begitu saja namun dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan.
- Peningkatan citra kawasan melalui pembentukan karakter khusus PKL di lokasi studi sehingga membedakan PKL Samanhudi dengan PKL di kawasan lain.
- Pengelompokkan PKL menurut jenis barang dagangan dan perletakkannya diatur menurut jenis dagangan toko formal, sehingga tidak terjadi perebutan konsumen.
- Peningkatan citra kawasan sehingga menambah daya tarik pengunjung.
- Pembentukan Paguyuban Samanhudi yang beranggotakan PKL, pedagang formal, dan pihak penengah untuk menyamakan aspirasi antar golongan dan sebagai forum diskusi.
- Legalitas sektor informal yang diakui oleh pemerintah.
- Perumusan kebijakan dan peraturan yang disahkan untuk mengatur kegiatan-kegiatan perdagangan informal.
- Peraturan didukung pengawasan yang ketat, sanksi yang jelas dan sosialisasi serta persamaan persepsi.

³⁴ <http://digilib.its.ac.id/ITS-Undergraduate-7947-3602100022-judul.pdf> (02/11/2012)

- Perancangan sarana usaha sesuai dengan jenis barang dagangan dan aspirasi PKL.
- Sosialisasi status ruang PKL.
- Peningkatan keamanan dan pengawasan untuk mencegah pemerasan tindak kejahatan lain.
- Mempertahankan orientasi PKL ke arah bangunan formal.
- Perbaikan, pelebaran dan pemeliharaan jalur pejalan kaki (pedestrian). sebatas ruang parkir on street sehingga jalur aktif jalan tidak berkurang.
- Pemisahan yang jelas antara jalur pejalan kaki dan ruang PKL
- Pemisahan yang jelas antara jalur pengendara, ruang PKL dan jalur pejalan kaki.
- Mengatur ruang parkir off street di sepanjang jalan untuk mengurangi beban jalan akibat penyempitan jalan karena adanya pelebaran pedestrian.
- Perpanjangan sorsoran dari bangunan formal sebagai pelindung pejalan kaki dan ruang PKL, sehingga PKL tidak perlu memakai atap tambahan untuk kiosnya.
- Bentuk sarana usaha berupa meja dorong tanpa atap agar akses visual, pencahayaan dan penghawaan ke bangunan formal tidak terhalang.
- Diberikan jarak setiap 2 kios sebagai akses masuk ke bangunan formal.
- Mengikutsertakan seluruh pihak terkait dalam penyampaian keputusan.
- Perancangan dapat mewadahi ruang PKL.
- Ruang PKL mengikuti arus pergerakan manusia.
- Pengaturan kebersihan dan ketertiban.

Konsep Legalitas PKL

- Adanya pengakuan resmi dari pemerintah terhadap PKL Samanhudi sebagai salah satu sektor ekonomi dikawasan studi melalui surat keputusan resmi. Surat keputusan ini sekaligus mengatur hak, kewajiban dan tanggung jawab PKL sebagai kompensasi perubahan status yang telah diberikan oleh pemerintah.
- PKL berhak mendapatkan perlindungan hukum dan pinjaman modal dari pemerintah. Namun sebagai sektor resmi PKL dikenakan pajak penghasilan

dan retribusi. Besarnya pajak Pajak penghasilan dibedakan dari sektorformal. Dengan membayar pajak, PKL berhak mendapatkan perlindungan pemerintah dari oknum preman dan sebagainya.

- PKL wajib mendukung program-program penertiban yang dilakukan pemerintah. Apabila PKL melanggar hak dan kewajiban yang telah diputuskan PKL tidak berhak lagi menempati lapak yang telah dipinjamkan oleh pemerintah. Dan dicabut izin berjualannya di kawasan Samanhudi.
- Dalam konsep ini simbiosis mutualistik terjadi antara pemerintah dan PKL, dimana PKL mendapatkan pengakuan, perlindungan dan bantuan modal dari pemerintah, sementara pemerintah mendapatkan retribusi, pajak penghasilan dan ketertiban dari PKL.

Konsep Kelembagaan Paguyuban Samanhudi

- Paguyuban Samanhudi merupakan Kelembagaan yang memiliki kewenangan atau keterikatan dengan pengelolaan dan pembinaan Pedagang Kaki Lima Koridor Jalan Samanhudi. Paguyuban ini beranggotakan wakil PKL, wakil pedagang formal, wakil pemerintah dari Dinas Kebersihan dan Pertamanan, Dinas Polisi Pamong Praja, Dinas Pariwisata, Dinas Pendapatan dan Dinas LPMK Kabupaten Jember. Serta pihak penengah selaku penasehat dan pihak netral yang diwakili oleh pakar PKL dari universitas, tokoh masyarakat dan pakar PKL lainnya.
- Peran Paguyuban ini adalah sebagai forum diskusi dari semua pihak untuk menampung aspirasi dan menetralisasi konflik yang terjadi sehingga setiap aspek di koridor jalan Samanhudi dapat melakukan koordinasi dan semua aspirasi dari semua pihak dapat tersampaikan. Fungsi paguyuban juga sebagai sarana mengikutsertakan semua pihak terkait dalam membuat rancangan peraturan dan sosialisasi peraturan yang telah ditetapkan pemerintah mengenai PKL kepada semua pihak terkait.
- Paguyuban juga berfungsi sebagai pihak pengawas bekerjasama dengan pihak kepolisian dan pamong praja untuk mengawasi segala pelanggaran yang dilakukan oleh semua pihak terkait. Penerapan sanksi harus tegas dan

diawasi oleh paguyuban sehingga tidak terjadi 'penyelesaian damai' dari pihak pelanggar dan aparat penegak peraturan.

- Paguyuban memberikan keuntungan kepada PKL, pedagang formal, pemerintah dan masyarakat berupa kesempatan untuk menyalurkan aspirasi.

Konsep Peningkatan Citra kawasan

- Penerapan tema khusus pada penataan PKL kawasan studi agar mempunyai ciri khas dan dapat mengangkat citra kawasan dan meningkatkan daya tarik kawasan.
- Tema yang dipilih harus menunjukkan kekhasan Jember. Dapat berupa produk khas Jember atau kegiatan khas kota Jember. Contoh produk khas Jember yang dapat diangkat sebagai tema adalah tembakau, rokok dan cerutu mengingat Jember sebagai penghasil tembakau terbesar di Jawa. Kegiatan khas Jember yang dapat diangkat sebagai tema yaitu Jember Fashion Carnaval. Penerapan tema dapat diaplikasikan pada sarana usaha PKL, finishing pedestrian, perabot kota dan elemen pendukung lainnya.
- Peningkatan citra kawasan memberikan keuntungan pada PKL, dan pedagang formal berupa peningkatan pengunjung. Pemerintah mendapatkan kawasan yang tertata dan masyarakat mendapatkan pilihan alternatif belanja yang menarik.
- Penerapan tema khusus (tembakau, rokok dan cangklong sebagai produk lokal) pada kolom, entrance dan *finishing* pedestrian.

Konsep Penanganan Kebersihan dan Keamanan

- Pedagang kaki lima kawasan studi dalam menangani masalah kebersihan dan keamanan dilakukan secara swadaya dibawah koordinasi Paguyuban
- Bagi pedagang kaki lima dengan jenis barang dagangan makanan dan minuman yang dimasak ditempat usaha, yaitu menyediakan tempat sampah pribadi pada waktu melakukan aktivitasnya.
- Tempat sampah umum (penampungan sementara) disediakan dan ditempatkan disetiap ujung jalan dan setiap pedagang kaki lima bertanggung jawab terhadap kebersihan lingkungan di sekitar lokasi usahanya.

- Pengelolaan kebersihan dilakukan oleh Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kabupaten Jember, pengambilan sampah dari tempat sampah umum (TPS) dilakukan pada pagi hari (pukul 06.00WIB).
- penanganan masalah keamanan harus dilakukan secara swadaya oleh pedagang di bawah koordinasi dari paguyuban PKL yang bekerjasama dengan aparat keamanan yaitu POLSEK Kabupaten Jember.

Konsep Perancangan Pedestrian

- Pedestrian dirancang ulang dengan dilebarkan hingga area parkir on street sehingga jalur aktif kendaraan tidak mengalami penyempitan. Diberikan perbedaan yang tegas antara ruang PKL dan ruang pejalan kaki dan jalur kendaraan berupa perbedaan tinggi lantai. Sehingga di kemudian hari kios PKL tidak melebar ke segala sisi.
- Perancangan ini memberikan keuntungan pada PKL berupa penyediaan ruang khusus PKL. Memberikan ruang transaksi bagi konsumen PKL. Menyediakan ruang yang lebih leluasa bagi pejalan kaki dan menyediakan akses bagi pedagang formal.
- Sosoran dari bangunan formal diperlebar sehingga membentuk archade yang dapat melindungi pedestrian dan kios PKL tanpa harus menambah atap atau tenda. Konsep ini digunakan agar kios PKL tidak menutup akses visual, penghawaan dan pencahayaan pada bangunan formal.
- Keuntungan dari konsep archade, PKL terlindungi tanpa harus menambah atap tambahan dan pedagang formal mendapat akses visual, penghawaan dan pencahayaan.

Konsep Penataan Parkir

- Diterapkan Pelarangan parkir on street sepanjang jalan Samanhudi karena area parkir telah dialih fungsikan menjadi pedestrian.
- Parkir sepeda motor diletakkan di dekat pintu masuk Pasar Tanjung dan area parkir mobil dibuatkan area parkir di lantai tiga Pasar Tanjung dan area on street dialihkan ke di Jalan Trunojoyo.
- Keuntungan dari konsep ini bagi pengendara adalah kendaraan lebih aman saat diparkir tanpa terganggu PKL dan pengguna jalan lain. Bagi pengguna

jalan lalu lintas tidak terganggu oleh parkir mobil. Bagi PKL mendapatkan sarana usaha yang lebih luas, pedagang formal mendapat akses dan keuntungan bagi pejalan kaki bisa mendapatkan ruang sirkulasi yang lebih luas.

Kesimpulan dari konsep diatas adalah sebagai berikut :

- Penyusunan konsep simbiosis mutualistik untuk penataan PKL Samanhudi erat kaitannya dengan karakter masing-masing pelaku dan konflik kepentingan serta konflik kebutuhan ruang yang terjadi antar pelaku.
- Dari hasil analisa didapatkan konsep simbiosis mutualistik untuk penataan PKL di Samanhudi yang memberikan keuntungan pada berbagai pihak, sehingga diharapkan dapat meminimalisir konflik yang terjadi.

Konsep tersebut dibedakan menjadi :

- Konsep non Fisik berupa :
 - Konsep legalitas PKL.
 - Konsep Pembinaan dan Permodalan.
 - Konsep Kelembagaan Paguyuban.
 - Konsep peningkatan citra kawasan.
 - Konsep penanganan kebersihan dan keamanan.
- Dan Konsep Fisik berupa :
 - Konsep perancangan pedestrian.
 - Konsep perancangan sarana usaha PKL.
 - Konsep Penataan Parkir.

2.8.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian membahas aspek – aspek yang perlu diteliti di lokasi studi guna mencapai tujuan yang diinginkan. Variabel adalah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai. Sedangkan variabel penelitian merupakan variabel yang akan diteliti atau sesuatu yang diamati di lapangan dan akan dicari variasinya dengan melihat sasaran dan analisa, yang tujuannya untuk memudahkan peneliti dalam mencari data di lapangan.

Tahapan seleksi variabel pedagang kaki lima dilakukan melalui beberapa cara diantaranya adalah:

1. Pengumpulan teori dari beberapa sumber, baik buku ataupun dari pendapat para ahli.
2. Penyeleksian berdasarkan pada hal / komponen variabel yang sama
3. Ditelaah berdasarkan ciri khusus / spesifik.
4. Untuk menyesuaikan dengan kondisi di wilayah studi maka hasil seleksi dilakukan pemilihan (ada dan tidak ada).

Hasil seleksi variabel amatan Pedagang Kaki Lima dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.4 Rumusan Variabel

Sasaran	Landasan Teori	Kelompok Variabel	Variabel Amatan
Mengidentifikasi karakter pemanfaatan ruang PKL koridor jalan Soekarno Hatta-Hatta	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Alan Gilbert dan Josef Gugler</i> Karakteristik Aktivitas-aktivitas informal. • <i>Prof. DR.H.Buchari Alma</i> ciri pedagang kaki lima • <i>Dr.Ir. Ali Sjahbana,MA.</i> Menjelaskan pengertian tentang pedagang kaki lima melalui pemaparan dan ciri-cirinya. • <i>Subangun</i> perbedaan informal dan formal. • Eny Rustianingsih, Penataan Pedagang Kaki Lima Dengan Pendekatan Prespektif Kebijakan Publik. 	<u>Karakter PKL</u> <ul style="list-style-type: none"> • Waktu Berjualan • Jenis dagangan • Cara Berdagang • Bentuk moda jualan • Kondisi fasilitas utilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu Berjualan • Lama Berjualan • Rutinitas PKL • Jenis dagangan • Cara penyajian dagangan • Cara berjualan • Jumlah pegawai per PKL • Bentuk moda jualan • Kondisi moda jualan • Kebutuhan alat pelayanan • Sarana penerangan • Tempat sampah • Air bersih

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Sasaran	Landasan Teori	Kelompok Variabel	Variabel Amatan
		<ul style="list-style-type: none"> Kebutuhan Ruang PKL <u>Karakter pembeli</u> <ul style="list-style-type: none"> Pola sosial Kebutuhan ruang konsumen 	<ul style="list-style-type: none"> Pembuangan limbah cair Toilet Parkir Jarak antak antar penjual Kebutuhan ruang dagang Kebutuhan ruang pelayanan Ruang penitipan moda dangangan Umur Status pekerjaan Motivasi belanja Jenis barang yang dibeli Moda transportasi Lama transaksi/konsumsi Luas tapak yang di butuhkan Moda transportasi
Mengidentifikasi ketersediaan ruang terbuka terhadap aktivitas PKL pada koridor Soekarno Hatta.	<ul style="list-style-type: none"> <i>Ruang Peralihan Sebagai Elemen Pemersatu (Todd Kim W. Tapak Ruang dan Struktur)</i> <i>Teori Activity Support</i> <i>Teori Sistem</i> <i>Figure Ground Theory</i> <i>Konfigurasi bangunan lingkungan</i> <i>Koridor Jalan</i> <i>Ruang umum terbuka menurut Rustam Hakim (1987),</i> <i>adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat di gunakan oleh publik</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Jenis ruang terbuka Identifikasi ruang terbuka Fasilitas utilitas 	<ul style="list-style-type: none"> Trotoar Parkiran Bahu jalan Badan jalan Halaman lapangan Luas Perkerasan Jenis kegiatan Sarana penerangan Tempat sampah Air bersih Drsinase Toilet parkir
Merumuskan penataan PKL koridor jalan Soekarno Hatta	<ul style="list-style-type: none"> <i>Teori Activity Support</i> <i>Kriteria Perancangan Activity Support</i> <i>Sirkulasi dan Parkir</i> <i>Komponen Desain Lansekap :</i> <i>Prinsip Desain</i> <i>Unsur Desain</i> <i>Aplikasi desain</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Kriteria desain</u> Keragaman dan intensitas kegiatan Pola sosial 	<ul style="list-style-type: none"> Waktu jualan Jenis dagangan moda dagang yang dipakai Karakter konsumen Motivasi Belanja

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Sasaran	Landasan Teori	Kelompok Variabel	Variabel Amatan
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Elemen Urban Design</i> • <i>Tinjauan Penataan Pedagang Kaki Lima</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Daya tampung skala manusia • Tempat untuk menikmati lingkungan • <u>Desain lansekap</u> <ul style="list-style-type: none"> • Prinsip • Unsur • Aplikasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Kebutuhan ruang PKL • Luas moda jual, luas ruang pelayanan • Kebutuhan ruang konsumen • luas parkir • sirkulasi • Karakter ruang terbuka • Kondisi fasilitas utilitas • Daya tampung skala manusia • Pola sosial PKL dan konsumen • Koordinasi dengan link. binaan • Balance • Ritme • aksen • Garis • Ruang • Bentuk • Fungsi • Warna • Bahan • Skala pelayanan • Sirkulasi • Rekayasa lansekap • Visual • Parkir • Pencahayaan • Drainase • kenyamanan

BAB III

METODE PENELITIAN

Pada bab metode penelitian akan dijelaskan mengenai metode-metode yang akan dilakukan guna mencapai tujuan, yaitu: Penataan pedagang kaki lima pada koridor Jalan Soekarno Hatta Kota Malang.

Adapun langkah yang akan dibahas mengenai tahapan survey dan tahapan analisa.

3.1. Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan untuk mendukung dan menguatkan dalam penyusunan laporan. Pada tahapan ini adalah tahapan pengumpulan data-data yang sangat diperlukan dalam mendukung studi ini. Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu pengumpulan data Primer dan pengumpulan data Sekunder.

3.1.1. Data Primer

Adalah data yang dikumpulkan langsung dari lokasi penelitian:

A. Metode Wawancara

Teknik wawancara ini merupakan teknik untuk mendapatkan informasi dari pihak Instansi yang terkait, masyarakat dikhususkan pada pengguna koridor Jalan Soekarno Hatta yang dilakukan secara sistematis dan berdasarkan pada tujuan penelitian. Teknik ini dilakukan secara lisan demikian pula dengan hasil jawaban dalam bentuk lisan.

Pelaku yang di wawancara antara lain :

- Pelaku PKL

Materi :

- Karakter umum, meliputi :
 - Pendidikan.
 - Asal/domisili.
 - Jumlah pekerja.
 - Lama berdagang.

- Modal.
- Penghasilan rata-rata perhari.
 - Karakter usaha, meliputi :
- Jenis dagangan.
- Sarana usaha (moda usaha dan sarana pendukung).
- Tempat penitipan rombongan / tenda.
- Model pengelompokkan (berkelompok sejenis usaha atau tidak).
- Waktu berjualan.
 - Karakter lokasi :
- Lokasi berjualan (titik lokasi pada koridor).
- Tempat berjualan (trotoar, parkir, halaman, dan sebagainya).
- Luas tempat operasi.
- Alasan pemilihan lokasi.
- Jarak lokasi dengan tempat tinggal.
- Model perijinan.
 - Kecenderungan PKL :
- Pendapat pedagang tentang mana yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam macam jenis dagangan.
- Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada.
- Hal-hal yang perlu diatur.
- Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet).
- Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap lokasi dagang.
- Ketua/pengurus perkumpulan/paguyuban PKL yang ada

Materi :

- Karakter umum, meliputi :
 - Pendidikan.
 - Asal/domisili.
 - Jumlah PKL yang di koordinir.

- Struktur kepengurusan.
 - Perijinan, meliputi :
 - Waktu (ritme dan tempo) operasi.
 - Perijinan kepada siapa.
 - Iuran yang dikenakan.
 - Tempat penitipan moda usaha.
 - Kecenderungan PKL :
 - Pendapat pedagang tentang mana yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam macam jenis dagangan.
 - Pendapat tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada.
 - Hal-hal yang perlu diatur lagi.
 - Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet).
 - Pendapat pengurus tentang kepuasan terhadap lokasi dagang.
- Konsumen

Materi :

 - Persepsi lokasi PKL :
 - Alasan berbelanja di lokasi PKL.
 - Manfaat aktivitas PKL terhadap kondisi lokasi.
 - Gangguan lokasi karena aktivitas PKL.
 - Selera konsumen terhadap PKL sejenis atau beragam.
 - Saran terhadap aturan tambahan pada lokasi PKL.
 - Saran fasilitas umum yang perlu ditambah.
 - Saran lokasi yang sesuai keinginan konsumen.
- Pengurus Parkir
 - Karakter umum, meliputi :
 - Pendidikan.
 - Asal/domisili.
 - Jumlah PKL yang di layani.

- Struktur kepengurusan.
 - Perijinan, meliputi :
- Waktu (ritme dan tempo) operasi.
- Perijinan kepada siapa.
- Iuran yang dikenakan.
 - Kecenderungan parkir :
- Model parkir yang diberlakukan sesuai kondisi pada lapangan.
- Pendapat tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada.
- Hal-hal yang perlu diatur lagi.
- Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet).
- Pendapat pengurus tentang kepuasan terhadap lokasi parkir.

B. Survey Lapangan

Merupakan peninjauan langsung atau pengamatan ke wilayah studi untuk mengetahui gambaran dan kondisi eksisting serta penerapan-penerapan berbagai kajian-kajian materi di lapangan sesuai dengan teori-teori yang telah ada pada studi literature agar mendapatkan sebuah penelitian yang sangat efektif. Selain hal tersebut observasi bertujuan untuk mendapatkan gejala perubahan kawasan yang signifikan untuk di deskriptifkan sebagai bahan penelitian. Ada dua jenis observasi yang akan dilakukan di wilayah studi yaitu observasi langsung dilakukan terhadap kawasan ditempat terjadi atau berlangsungnya peristiwa, sehingga observer berada bersama obyek yang diselidikinya serta observasi tidak langsung yaitu pengamatan yang tidak pada saat berlangsungnya suatu peristiwa yang akan diselidiki, misalnya melalui peta atau foto. Observasi lapangan dilakukan dengan mengamati secara langsung kondisi lokasi studi untuk mendapatkan gambaran umum secara visual sepanjang koridor Jalan Soekarno Hatta, baik fisik maupun nonfisik. sedangkan survey lokasi secara tidak langsung adalah dengan melihat pada peta, sehingga diketahui perkembangan atau perubahan yang terjadi di wilayah studi.

Adapun detail survey lokasi sebagai berikut :

Lokasi :

- Trotoar : - Panjang dan lebar eksisting.
 - Panjang dan lebar yang digunakan PKL dan fasilitas pendukungnya (termasuk parkir).
- Bahu jalan : - Panjang dan lebar eksisting.
 - Panjang dan lebar yang digunakan PKL dan fasilitas pendukungnya (termasuk parkir).
- Halaman
- Badan jalan
- Guna lahan eksisting

Pelaku :

- Jenis usaha.
- Persebaran dan pengelompokkan.
- Rentang/tempo, pengulangan/ritme dan waktu usaha.
- Moda usaha.
- Ruang usaha yang digunakan.

Kondisi Utilitas dan Fasilitas :

- Penerangan.
- Listrik.
- Jaringan air bersih.
- Jaringan air limbah.
- Tempat sampah.
- Toilet.
- Lokasi parkir dengan klasifikasi tempo parker.

3.1.2. Data Sekunder

Yaitu dengan melakukan metode pencarian data-data dari berbagai sumber diantaranya instansi yang berwenang dan terkait langsung, antara lain yaitu pihak dinas pasar dan instansi terkait lainnya. Dimana metode ini dapat ditempuh melalui:

1. Studi literatur, untuk menelaah, menguatkan dan menunjang isi laporan terutama dalam kajian teori, landasan penelitian dan metode-metode analisa yang digunakan untuk Penataan pedagang kaki lima di sepanjang Koridor Jalan Soekarno Hatta.
2. survey di instansi pemerintah guna mendapatkan data-data dari instansi tersebut untuk menguatkan data primer yang telah di dapat dari lokasi studi.
3. Sumber-sumber yang lainnya diantaranya situs-situs internet yang berkaitan dengan studi penelitian penataan pedagang kaki lima.

3.2. Analisa

Metode analisa merupakan suatu tahapan proses transformasi dari suatu informasi atau data menjadi suatu output yang diperlukan dalam proses penyelesaian atau proses penentuan rencana atau pedoman. Adapun analisa yang digunakan dalam penelitian ini Metode Analisa Deskriptif Kualitatif yang dijelaskan oleh *Dr. Lexy J. Moleong, MA* dalam buku Metode kualitatif (1995) sebagai berikut:

Istilah penelitian kualitatif menurut *Kirk dan Miller* (1986:9). Pada mulanya besumber pada pengamatan kualitatif. *Kirk dan Miller* memberikan definisi bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial, yang secara fundamental bergantung pada pengamatan manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya.

Bognan dan Taylor (1975:5) mendefinisikan, metodologi kualitatif sebagai prosedur penilaian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati.

Deskriptif : Data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap obyek yang sudah diteliti. Data yang mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan, lapangan, dokumen, dan sebagainya tersebut dideskripsikan sehingga dapat memberikan kejelasan terhadap kenyataan atau realitas.

Analisa yang digunakan adalah analisa kualitatif yaitu jenis analisa yang tidak menggunakan perhitungan atau dengan kata lain dengan menggunakan deskripsi.

3.2.1. Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Analisa ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pedagang kaki lima di lokasi studi, sehingga dapat menjadi dasar dalam perumusan penataan pedagang kaki lima.

A. Waktu Berjualan

Analisa ini bertujuan untuk menentukan kapan waktu berjualan para pedagang kaki lima di kawasan studi, sehingga dapat menentukan arahan penataan berdasarkan waktu yang sesuai dengan kawasan studi. Variabel yang dibutuhkan diantaranya sebagai berikut:

- Waktu berjualan.
- Lama berjualan.
- Tempo berjualan.

B. Jenis Dagangan

Bertujuan untuk menentukan macam jenis dagangan yang dijual dengan melihat jenis dagangan yang dijual dan cara penyajian dagangan yang diketahui dengan cara observasi lapangan wilayah studi. Variabel yang diamati adalah jenis dagangan serta variabel pendukung dari jenis dagangan yang diantaranya:

- Jenis dagangan; dan
- Cara penyajian dagangan.

C. Cara Berdagang

Merupakan analisa untuk menentukan cara berjualan para pedagang kaki lima, dengan melihat kondisi eksisting dilapangan yang dilakukan dengan cara observasi lapangan. Variabel yang dibutuhkan diantaranya:

- Cara berjualan.
- Jumlah pegawai per PKL.

D. Kondisi moda jualan

Meliputi pengamatan pada bentuk lapak jualan eksisting di wilayah studi mulai dari bahan material yang digunakan sampai bentuk kerangka lapak jualan yang secara tidak langsung akan mempengaruhi hasil akhir dari studi. Variabelnya adalah bentuk lapak jualan beserta variabel pendukung lainnya.

- Bentuk moda jualan.
- Kondisi moda jualan.
- Bentuk ruang pelayanan.
- Kondisi ruang pelayanan.

E. Ruang Jualan

Analisa yang akan mengamati kondisi ruang yang sesuai bagi pedagang kaki lima untuk melayani pembeli, terutama pada kondisi ramai pembeli. Variabelnya sebagai pembanding adalah diantaranya:

- Luas ruang jualan.
- Luas ruang pelayanan.
- Kondisi tapak.

F. Kondisi Fasilitas dan Utilitas

Merupakan analisa untuk menentukan sarana utilitas yang dibutuhkan oleh pedagang dengan melihat sarana eksisting yang sekarang ini telah ada di lokasi studi. Variabelnya diantaranya adalah:

- Sarana penerangan.
- Tempat sampah.
- Air bersih.
- Toilet.
- Parkir.

3.2.2. Analisa Karakteristik Konsumen pedagang kaki lima

Analisa ini bertujuan untuk mengetahui kebutuhan ruang konsumen dan pola sosial sesuai karakteristiknya. Variabelnya antara lain :

A. Pola sosial

Merupakan analisa untuk mendapatkan karakter umum dan pola sosial yang terjadi. Variabel yang digunakan :

- Umur.
- Status pekerjaan.
- Motivasi belanja.

B. Kebutuhan ruang

Analisa kebutuhan ruang untuk mendapatkan luas pelayanan dalam skala manusia. Variabel yang digunakan :

- Jenis barang yang di beli.
- Lama transaksi atau mengkonsumsi.
- Moda transportasi yang dipakai.
- Luas daerah pelayanan yang dibutuhkan.

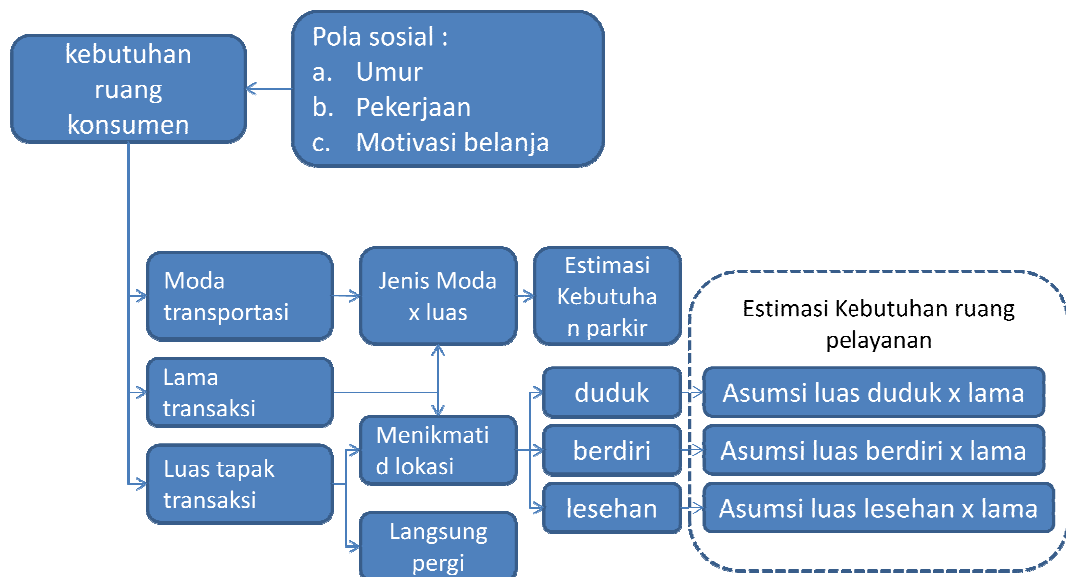


Diagram 3.1 Kerangka kerja analisa karakteristik konsumen

3.2.3. Analisa Karakter Ruang Terbuka

Pada tahap analisa ini akan dilakukan dengan cara diskriptif, adapun tujuan dari analisa ini adalah untuk mengetahui pemanfaatan ruang yang digunakan oleh pedagang kaki lima dalam melakukan aktifitas perdagangannya. Analisa pemanfaatan ruang ini dengan melakukan identifikasi terhadap variabel-variabel yang berpengaruh. Jenis ruang terbuka publik yang berkaitan dengan *activity support*, antara lain :

Jalan, bahu jalan, pedestrian, parkir dan lahan kosong.

Variabel yang diamati adalah, meliputi :

Luas, jenis perkerasan, kondisi kegiatan

3.2.4. Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima

Merupakan analisa yang memanfaatkan hasil analisa sebelumnya sebagai input untuk dilakukan keterhubungan antar variabel hasil analisa. Dalam analisa ini akan dijelaskan mengenai keterkaitan antar zona yang saling berhubungan.

A. Konsep desain

Konsep penataan menggunakan kriteria desain *activity support*, Variabel bahasan yang berasal dari beberapa analisa tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Keragaman dan intensitas kegiatan meliputi waktu berjualan, jenis dagangan, moda dagang yang dipakai.
2. Daya tampung dengan skala manusia meliputi luas moda jual, luas ruang pelayanan, luas parkir, sirkulasi dan fasilitas utilitas.
3. Pola kehidupan sosial meliputi pola sosial konsumen, motivasi belanja.
4. Tempat untuk menikmati lingkungan input data berasal dari pola sosial konsumen dan motivasi belanja.
5. Koordinasi dengan lingkungan binaan input datanya berasal dari analisa ruang terbuka beserta fasilitas utilitasnya dan di dibandingkan dengan daya tampung skala manusia serta lokasi tempat menikmati lingkungan.

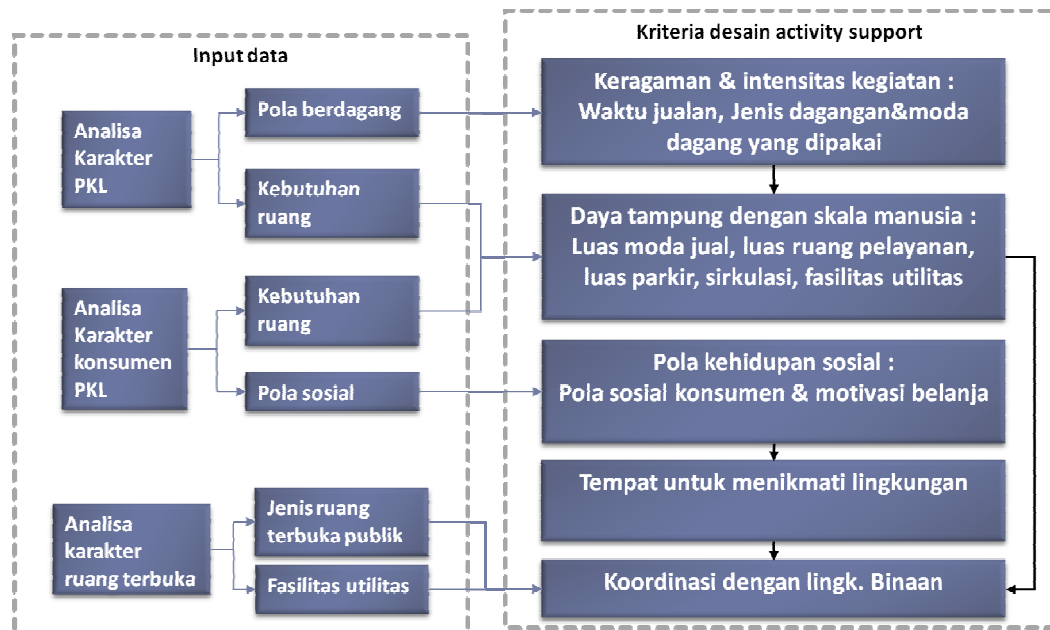


Diagram 3.2 Kerangka kerja input data menuju analisa konsep desain

Output dari sub analisa konsep desain ini, luaran yang diharapkan adalah :

1. Konsep Keragaman dan intensitas kegiatan yang sesuai dengan skala manusia, meliputi : Waktu jualan, Jenis dagangan dan moda dagang yang dipakai, Luas moda jual, luas ruang pelayanan, luas parkir, sirkulasi, fasilitas utilitas.
2. Rumusan Pola kehidupan sosial, meliputi : Pola sosial konsumen dan motivasi belanja.
3. Rumusan Tempat untuk menikmati lingkungan .
4. Konsep desain, meliputi :
Bidang, Ruang, Bentuk, Fungsi.

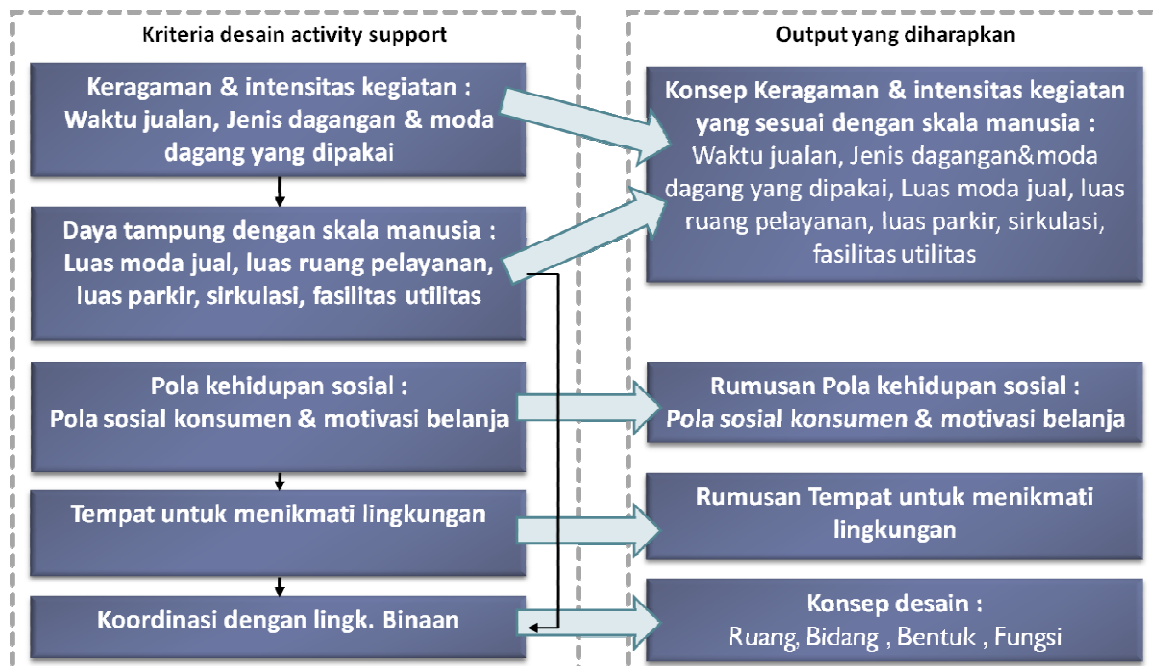


Diagram 3.3 Kerangka kerja analisa konsep desain menuju output yang diharapkan

B. Desain Lansekap

Analisa ini aplikasi dari analisa konsep desain. dimana variabelnya meliputi :

- Bahan.
- Skala .
- Sirkulasi.
- Visual.
- Parkir.
- Pencahayaan.
- Drainase.
- Kenyamanan .

Serta mempertimbangkan prinsip desain, dimana variabelnya meliputi :

- Balans.
- Ritme.
- Aksen.

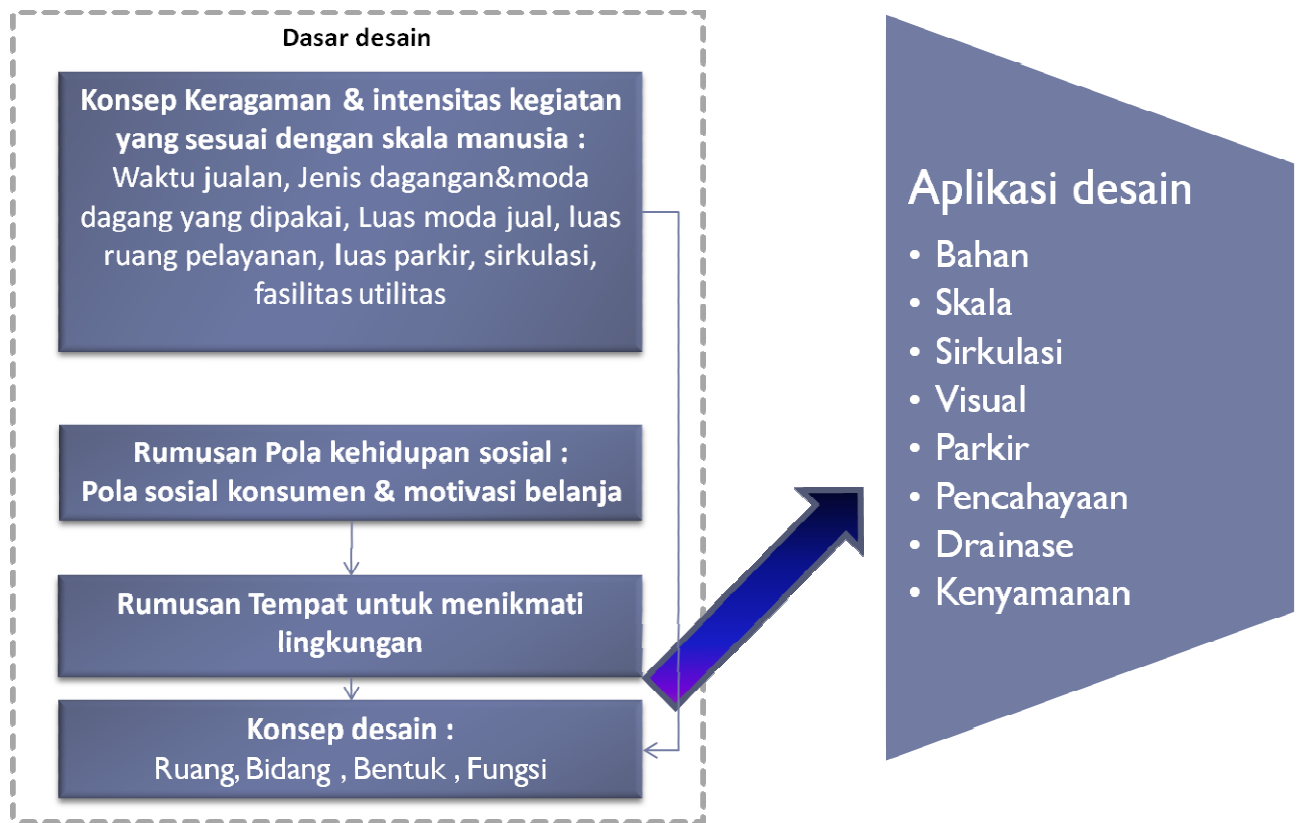


Diagram 3.4 Kerangka analisa konsep desain menuju desain lansekap sebagai aplikasi desain

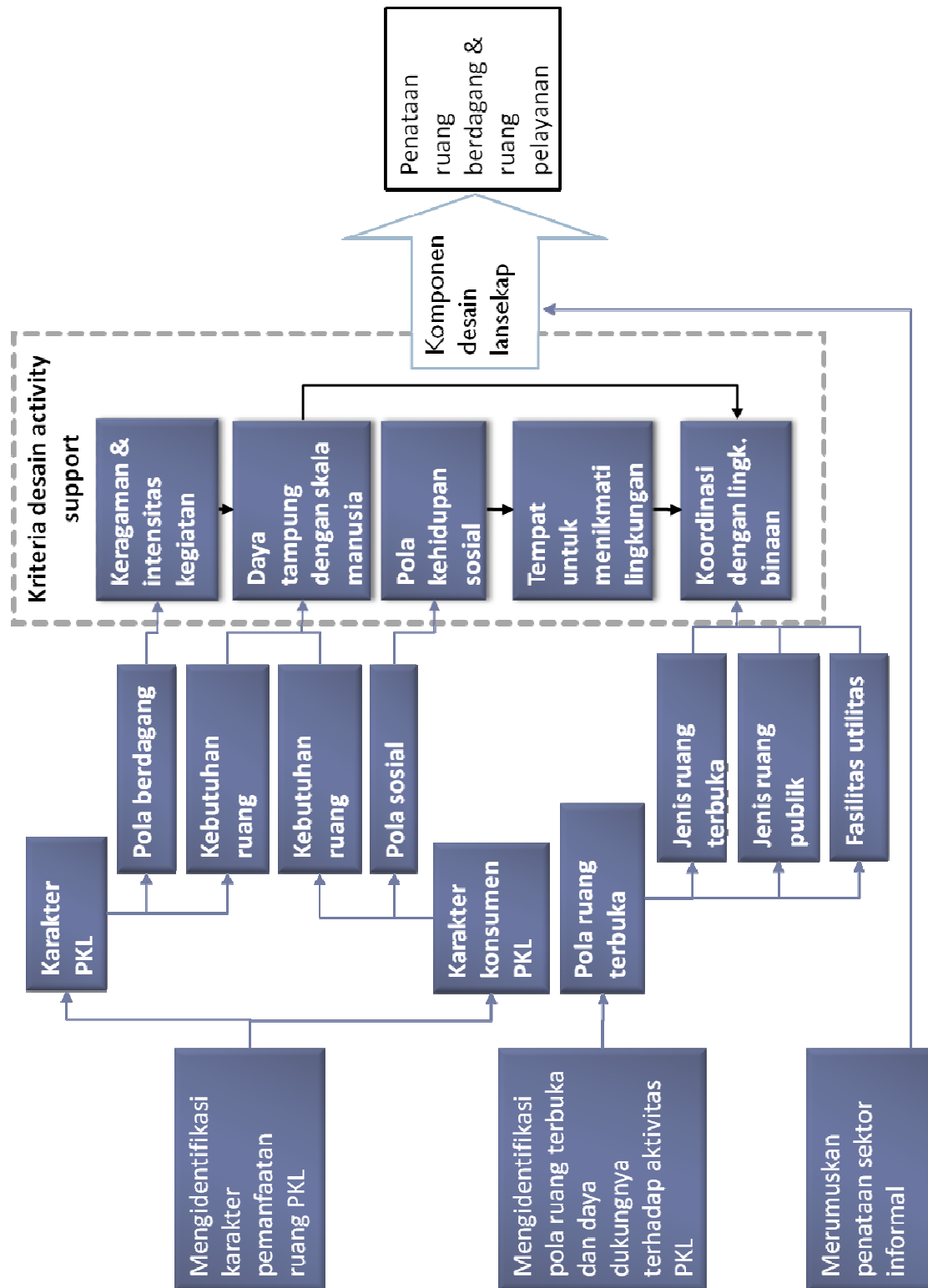


Diagram 4.5 Kerangka Pikir Penataan Pedagang Kaki Lima Pada Koridor Soekarno Hatta Malang

BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1. Gambaran Umum Kota Malang dan Koridor Jalan Soekarno Hatta

Secara geografis Kota Malang dikelilingi oleh kawasan pegunungan dan berada pada ketinggian 440-667 meter di atas permukaan laut. Kota Malang memiliki luas 110,06 kilometer persegi dengan jumlah penduduk sampai akhir Juni 2005 sebesar 782.110 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 7.106 jiwa per kilometer persegi. Distribusi penduduk Kota Malang tersebar di 5 (Lima) Kecamatan, yaitu Klojen = 125.824 jiwa, Blimbing = 167.301 jiwa, Kedungkandang = 152.285 jiwa, Sukun = 174.184 jiwa, dan Lowokwaru = 162.516 jiwa.

Kota Malang memiliki Tribina Cita sebagai Kota Pelajar/Kota Pendidikan, Kota Industri dan Kota Pariwisata. Seiring dengan cita-cita tersebut, Kota Malang berkembang cukup pesat, terlihat dengan banyaknya fasilitas pendidikan, industri dan pariwisata tersebar di banyak tempat di Kota Malang.

Perkembangan pesat yang terjadi di Kota Malang tidak terkecuali pula terjadi pada Jalan Soekarno-Hatta, di sepanjang jalan ini awalnya hanya berkembang kawasan perumahan, namun seiring perkembangan kota yang mulai menyebar, jalan ini kemudian berkembang menjadi kawasan perdagangan dan pendidikan. Seiring perkembangan tersebut, koridor Jalan Soekarno-Hatta selain dimanfaatkan sesuai peruntukan atau fungsi utamanya, di beberapa lokasi koridor jalan juga dimanfaatkan oleh aktivitas sektor informal pada waktu-waktu tertentu untuk berjualan.

4.2. Review Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang pada jalan Sukarno Hatta

Sesuai dengan Perda Kota Malang no.4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang tahun 2010 – 2030, dalam sistem pusat pelayanan

kegiatan kota, koridor jalan Sukarno Hatta (disamping itu pasar Dinoyo juga termasuk) menjadi Sub pusat pelayanan kota melayani sub wilayah kota Malang Utara, meliputi wilayah Kecamatan Lowokwaru.

Fungsi sub pusat pelayanan kota pada kawasan ini, meliputi :

- a) Pelayanan primer : pendidikan, perdagangan dan jasa, industri besar/menengah dan kecil serta wisata budaya;
- b) Pelayanan sekunder : perumahan, perkantoran, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau.

4.2.1. Rencana Kawasan Perdagangan dan Jasa

Pada kawasan ini rencana pengembangannya sebagai kawasan Malang Trade Centre yang diarahkan pada sub wilayah Kota Malang Utara, yaitu di antara Mojolangu dan Tunjungsekar atau kawasan LIK dan Jalan Sukarno Hatta ke arah utara sampai Tasikmadu – Karangploso, serta kawasan Pasar Blimbing dan di sub wilayah Kota Malang Barat, yaitu di kawasan Pasar Dinoyo.

4.2.2. Rencana Ruang bagi Kegiatan Sektor Informal

Dalam rencana penyediaan dan pemanfaatan sektor informal, mengarahkan pedagang makanan ke Pasar Besar, Pasar Tugu, Pulosari, Jalan Gajayana dan di sekitar Taman Krida Budaya.

pengembangan Pedagang Kaki Lima (PKL) ini diarahkan hanya di satu sisi jalan, dan satu sisi jalan lainnya digunakan untuk parkir terutama pada sekitar koridor jalan-jalan utama dengan jenis jalan arteri dan kolektor.

4.2.3. Rencana Sistem Prasarana Utama

Rencana sistem prasarana utama pada jalan Sukarno Hatta, meliputi :

1. Jaringan jalan provinsi yang melewati wilayah Kota Malang terdiri dari ruas jalan, sebagai berikut : Jalan A. Yani – Jalan Borobudur – Jalan Soekarno Hatta – Jalan MT. Haryono - Jalan Tlogomas.
2. Pembangunan jalan lingkar jalur pergerakan Rencana pembangunan jalan tembus, meliputi rute jalan belakang Universitas Muhamadiyah – Jalan Saxophon – Tunggul Wulung – Jalan Candi Panggung – masuk sampai ruas Jalan Soekarno-Hatta.

4.3. Gambaran Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang berada pada koridor Jalan Soekarno-Hatta yang terletak pada kecamatan Lowokwaru dimana secara visual koridor penelitian terletak pada antara jembatan Sukarno Hatta pada sisi selatan hingga landmark pesawat pada perempatan Sukarno Hatta pada sisi utara. Untuk sisi kanan-kiri batasan wilayah penelitian dengan buffer radius 50m dari as jalan, Hal ini bertujuan untuk mendapatkan ko-eksistensi PKL dengan aktivitas pada fisik binaan setempat.

Untuk memudahkan dalam pengelompokan data, proses analisa beserta outputnya, wilayah penelitian dibagi menjadi 3 segmen dengan batasan fisik sungai yang memotong jalan. Segmen I pada sisi ujung selatan koridor, segmen II terletak pada tengah koridor dan segmen III pada sisi ujung utara koridor.

Terdapat tiga alasan sebagai dasar pembagian segmen ini, yang pertama adalah perbedaan intensitas lalu lintas. Pada segmen I lalu lintas lebih padat bahkan cenderung macet pada jam-jam puncak. Segmen II lalu lintas padat lancar sedangkan segmen III lebih sepi aktivitas lalu lintasnya.

Alasan kedua, masing-masing segmen terdapat pusat keramaian kegiatan PKL yang ditandai dengan ramainya pengunjung pada kawasan tersebut. Masing-masing pusat keramaian kegiatan PKL selalu terdapat pada lokasi-lokasi Landmark.



Gambar 4. 1 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian

4.3.1. Pola ruang koridor Sukarno Hatta

Pola ruang yang mendominasi pada kawasan ini adalah perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa meliputi jenis semi modern seperti minimarket, ruko, maupun toko. Jenis lainnya adalah informal seperti warung/kios semi permanen hingga rombong, gerobak dan mobil yang non-permanen. Pada kawasan ini juga terdapat perkantoran, kampus dan perumahan hingga apartemen.

Segmen I:

Batas segmen I adalah sungai brantas pada sisi selatan dan sungai kecil pada sisi utara. Panjang koridor segmen I adalah 913m terhitung dari batas fisik segmen. Pada segmen I guna lahan yang dominan adalah guna lahan pendidikan, yaitu terdapat Kampus Politeknik Negeri Malang. Selain itu, juga terdapat bimbingan belajar seperti Primagama.



Gambar 4. 2 Ruko segmen I
Penyet” yang baru dibuka, “Steak&Sheek” dan “Five Point” yang memiliki ruang yang besar.

Selain itu, kawasan ini juga terdapat fasilitas peribadatan Wihara yang melayani masyarakat kota Malang.

Pada kawasan ini juga terdapat pembangunan apartemen pada sisi utara sungai Berantas yang menjadi batas selatan segmen I.

Untuk fasilitas perdagangan terdapat Indomart, showroom mobil, hingga Bank Niaga maupun koperasi yang tersebar pada ruko-ruko setempat. Akan tetapi dominasi fasilitas perdagangan dan jasanya adalah rumah makan dan cafe terutama pada sisi timur segmen I. Terdapat rumah makan “Tempe



Gambar 4. 3 Wihara

Segmen II

Segmen II dibatasi oleh sungai kecil yang melintasi koridor jalan Sukarno Hatta. Panjang segmen ini adalah 457m terhitung dari batas fisik tersebut.

Pada segmen II menjadi pusat keramaian dari sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta secara keseluruhan. Terdapatnya fasilitas publik berupa Taman Krida Budaya yang memiliki panjang 150m sejajar pada koridor memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Sehingga kawasan ini



Gambar 4. 4 Taman Krida Budaya



Gambar 4. 5 Ruko taman niaga

menjadi paling ramai di banding segmen lain. Pertokoan juga masih mendominasi kegiatan pada kawasan ini. Terdapat empat pertokoan, antara lain pertokoan Happy Puppy dan Pertokoan Niaga. Pertokoan inilah yang memberi ruang terbuka yang besar yang guna

Segmen III



Gambar 4. 6 Ruko PDAM

serta kantor seperti Kantor PDAM pada ujung koridor Sukarno Hatta. Untuk perdagangan jasa yang tidak berupa ruko adalah toko bangunan dengan panjang yang sejajar dengan koridor sekitar 20m². Ada 3 toko bangunan pada koridor ini.

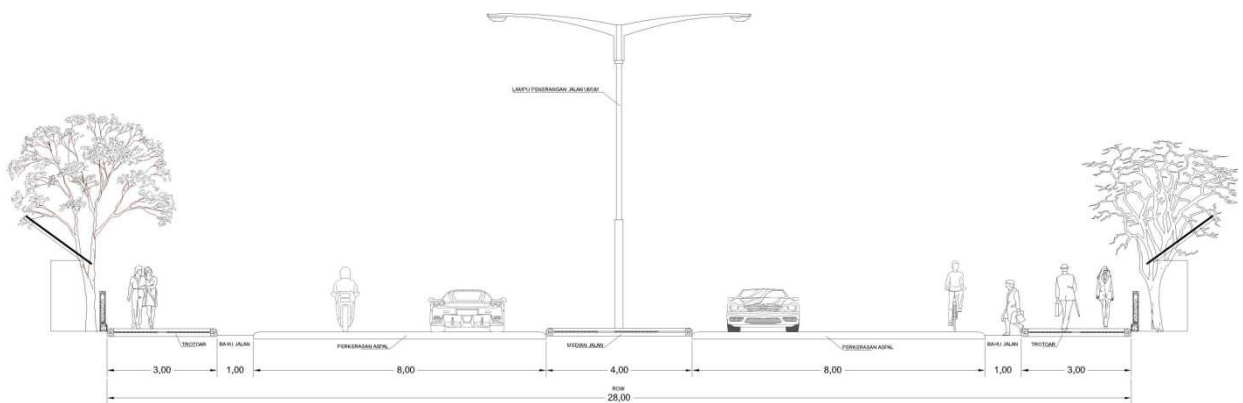
Segmen III pola ruangnya terdiri dari pemukiman, fasilitas kesehatan berupa rumah sakit “Permata Bunda” serta perdagangan dan jasa berupa pertokoan yang digunakan oleh perdagangan seperti toko pakaian dewasa maupun anak-anak, warnet, dan warung-warung

Selain itu masih dapat ruang kosong pada koridor ini, sehingga kesan paling sepi terjadi pada segmen ini dibanding 2 segmen yang lain.

Pada Segmen ini terdapat gerbang menuju kampus ASIA. Pada gerbang tersebut terdapat warung yang memfasilitasi mahasiswa kampus tersebut.

4.3.2. Bentuk fisik koridor

Jalan Sukarno Hatta merupakan salah satu ruas jaringan jalan propinsi yang melintasi kota Malang. Oleh karena itu, untuk menghindari volume lalu lintas yang tinggi maka jalan ini memiliki 2 jalur dengan 2 lajur pada masing-masing. Masing-masing jalur mempunyai luas 8m dengan pemisah antar jalur berupa median jalan selebar 4m. Kanan kiri badan jalan terdapat trotoar yang rata-rata mempunyai lebar 2-3m. Pada beberapa ruas masih tidak terdapat trotoar, hanya dilayani bahu jalan. Untuk sempadan pagar koridor ini rata-rata mempunyai lebar 28m.



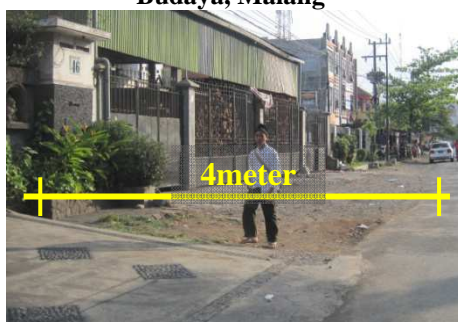
Gambar 4. 7 Penampang jalan Sukarno Hatta Malang



Gambar 4. 8 median jalan Taman Krida Budaya, Malang



Gambar 4. 9 Trotoar Taman Krida Budaya, Malang



Gambar 4. 11 bahu jalan tanpa trotoar pada Jl. Sukarno Hatta, Malang



Gambar 4. 10 Trotoar Ruko Taman Niaga, Malang

4.3.3. Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka publik adalah ruang tidak terbangun kota yang berfungsi untuk meningkatkan kualitas estetika, lingkungan, dan kesejahteraan warganya. Ruang umum terbuka menurut Rustam Hakim (1987), adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat di gunakan oleh publik (setiap orang), dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya : jalan pendistrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dan lain-lain. Ada istilah ruang terbuka untuk pertemuan umum. Menurut Frederick Gibbert dalam bukunya : Civic space (ruang pertemuan umum) adalah, ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan jalan-jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, bisa juga di gunakan untuk kampaye, upacara-upacara resmi, atau kadang-kadang tempat perdagangan.

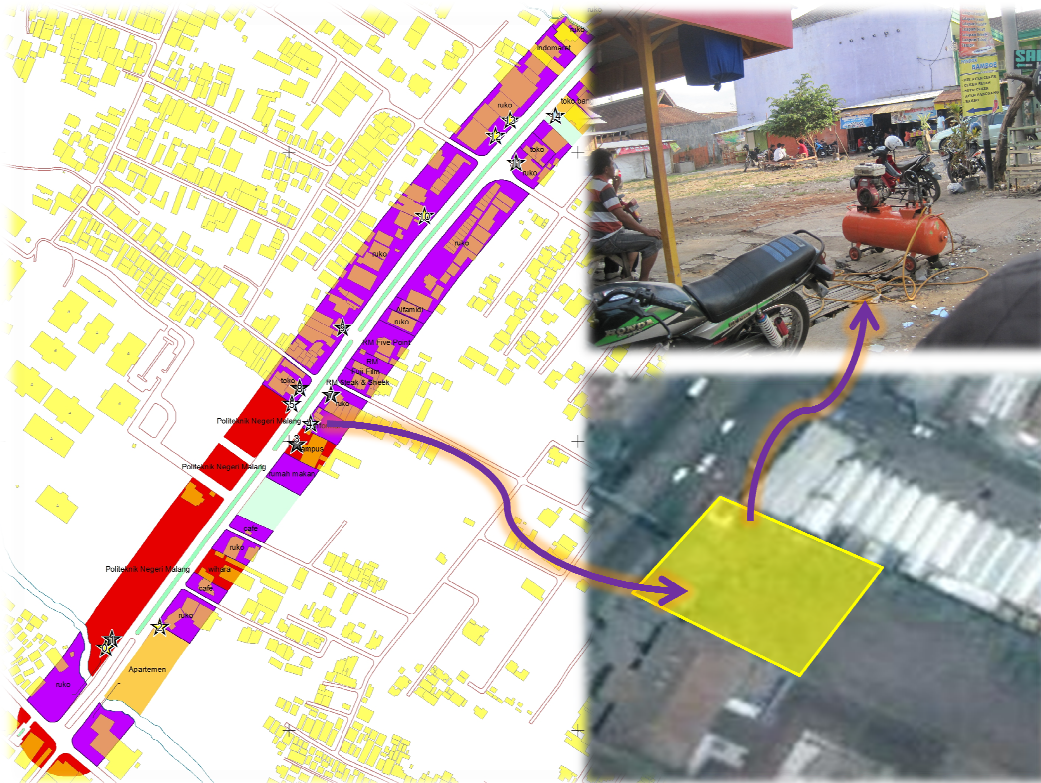
Pada koridor ini, ruang terbuka umum berbentuk pedestrian, jalan, halaman gedung pertemuan dan halaman/parkir dari ruko maupun kampus. Halaman gedung pertemuan seperti Taman Krida Budaya dan ruko memberikan ruang terbuka yang luas sehingga dapat digunakan oleh publik. Hal ini memancing terjadinya aktivitas pedagang kaki lima.

Persebaran ruang terbuka publik pada koridor ini dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4. 12 Persebaran ruang terbuka publik koridor jalan Sukarno Hatta, Malang

Di beberapa titik juga terdapat ruang terbuka privat yang berbentuk lahan kosong dimana digunakan untuk kelangsungan pedagang informal. Hal ini terjadi karena memang diselenggarakan dengan sengaja oleh pemilik lahan. Lokasinya antara lain, didepan Poltek Negeri Malang. Kegiatan ini menjadikan ruang terbuka tersebut terkesan milik publik.



Gambar 4. 13 Ruang privat menjadi ruang terbuka publik

4.3.4. Fasilitas utilitas

Fasilitas utilitas yang diulas adalah fasilitas utilitas yang menunjang kegiatan PKL antara lain : sarana penerangan, listrik, tempat sampah, air bersih, pembuangan limbah, toilet, dan parkir.

Detail penggambarannya adalah sebagai berikut :

- Penerangan



Pada koridor ini di fasilitasi penerangan jalan secara menyeluruh, walaupun pada

Gambar 4. 14 Lampu jalan depan taman krida budaya

beberapa ruas terdapat lampu jalan yang mati. Selain itu, penerangan koridor juga ditunjang dari lampu-lampu ruko. Akan tetapi ada beberapa spot-spot PKL yang tidak dilayani penerangan dengan baik.

- Listrik

Aktivitas PKL membutuhkan listrik, selain untuk penerangan mandiri juga untuk mengoperasikan alat-alat penunjang dagangan seperti mixer, kipas angin, hingga radio, televisi dan proyektor. Kebutuhan listrik ini ditunjang pada listrik ruko-ruko setempat dengan dikenai iuran per lampu atau alat. Per lampu atau alat dikenai Rp.10.000,-/bulannya

- Tempat sampah



Gambar 4. 15 tempat sampah depan taman krida budaya

Tidak seluruhnya koridor ini dilayani tempat sampah, oleh karena itu PKL bertanggung jawab atas kebersihan lokasi dagangnya dengan mengumpulkan sampah dan dibuang secara mandiri atau dengan bantuan tenaga kebersihan lokal. Tenaga kebersihan lokal ini terjadi pada kawasan

PKL di depan Taman Krida Budaya dan depan ruko Happy Puppy. Iuran untuk kebersihan tersebut berkisar 100 ribu rupiah perbulan.

- Drainase limbah



Gambar 4. 16 drainase koridor jalan Sukarno Hatta

Drainase limbah disini untuk pembuangan limbah cair. Seluruh koridor terdapat saluran drainase akan tetapi hanya pada satu sisi jalan. Disamping itu rata-rata depan ruko drainase berbentuk drainase tertutup.

- Toilet

Tidak ada toilet umum pada koridor ini. Toilet pada kawasan PKL menggunakan toilet pada ruko (biasanya menumpang pada toilet ruko

warnet) dan toilet Taman Krida Budaya. Bila tidak, maka aktivitas buang air pada drainase setempat.

- Parkir



**Gambar 4. 17 Parkir PKL
Taman Krida Budaya**

Fasilitas parkir menggunakan bahu jalan dan median jalan, hal ini terjadi pada kawasan Taman Krida Budaya. Untuk daerah PKL lain menggunakan parkir ruko, bahu jalan, maupun on-street.

- Penitipan gerobak



**Gambar 4. 18 penitipan
gerobak belakang taman
Krida Budaya**

Spot penitipan gerobak dagang pada lahan belakang Taman Krida Budaya, sisi selatan ruko Happy Puppy, Sisi Utara Ruko depan Taman Krida Budaya.

4.4.Karakter PKL

Pada koridor jalan Sukarno Hatta memiliki berbagai macam pedagang kaki lima. Ada sekitar 106 PKL yang tersurvey pada kawasan ini, jumlah ini tentunya bukan jumlah baku karena terdapat PKL yang musiman dan sifat PKL yang waktu operasinya tidak menentu. Jumlah ini adalah PKL dengan konstan aktivitas dagangnya selama 5-7hari/minggu dan/atau memiliki lokasi yang tetap. Diantaranya adalah pedagang kaki lima pada sektor makanan ringan, makanan berat, minuman, hingga kios rokok yang beraktifitas dengan lokasi yang menyebar maupun berkelompok pada beberapa kawasan strategis.

Untuk pedagang kaki lima yang berkelompok berada pada lokasi yang lapang seperti pada halaman kampus, halaman ruko, hingga trotoar yang luas seperti depan Taman Krida Budaya.

Makanan atau minuman yang dijual sangat beragam mulai dari makanan ringan berupa jajanan dan gorengan sampai dengan makanan berat berupa bermacam nasi beserta lauk pauknya. Untuk minuman berupa macam minuman dingin seperti es degan, jus maupun yougurt dan minuman hangat seperti aneka kopi, teh hingga angkle - ronde.

Lebih jelasnya, karakter PKL diulas menurut segmentasi lokasi masing-masing.

4.4.1. Karakter PKL segmen I

4.4.1.1. Waktu berjualan

PKL pada segmen I, waktu berjualan, yaitu pagi hingga sore, sore hingga malam dan pagi hingga malam.

Ada 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 08.00-17.00. Jenis dagangannya berupa jasa ahli kunci, bakso, minuman dan perdagangan hewan peliharaan.

Serta terdapat 6 titik aktivitas PKL dengan waktu operasi sore hingga malam, yaitu dengan rentang waktu rata-rata 17.00-24.00 selama 6hari/minggu. Jenis dagangannya berupa makanan berat cepat saji seperti nasi goreng; makanan ringan seperti roti bakar bandung, molen dan tahu petis; hingga minuman seperti kopi dan minuman lain.

Untuk waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban. PKL ini merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal.

Tabel 4. 1 Waktu Operasional PKL segmen I

Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
5	1	08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	rokok&bensin
6	1	08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	rokok&bensin
14	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	tambal ban
15	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	rokok, bensin& tambal ban
2	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	ahli kunci
10	1	09.00-19.00	12jam	7hr/minggu	rokok&bensin
12	1	09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	bakso

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
13	1	09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	minuman
0	2	10.00-15.00	5jam	6hr/minggu	hewan peliharaan
7	1	17.00-01.00	6jam	6hr/minggu	kopi&makanan
3	4	17.00-24.00	7jam	6hr/minggu	ragam makanan
8	3	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	nasi goreng,roti bakar bandung, molen
9	1	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	soto kambing
11	2	18.00-23.00	5jam	6hr/minggu	makanan
1	3	19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	tahu petis,gorengan

Sumber : hasil survey

4.4.1.2.Jenis dagangan

Keunikan PKL pada koridor ini adalah terdapat penjual hewan peliharaan. PKL ini berasal dari koridor veteran tepatnya didepan Makam Pahlawan. Pada depan Politeknik Negeri malang tidak terdapat PKL karena tidak boleh beroperasi oleh pihak kampus. Kawasan ini juga terdapat ahli kunci yang rata-rata melayani mahasiswa pada kawasan tersebut. Kios rokok dan bensin serta tambal ban juga melayani kawasan ini karena padatnya lalu lintas sehingga meningkatkan kebutuhan akan pelayanan transportasi.







Untuk aktivitas malam terdapat PKL tahu petis dan gorengan, nasi goreng, molen dan roti bakar bandung

Tabel 4. 2 Jenis dagangan PKL Segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	Foto	jmlh	pegawai
0	hewan peliharaan		2	1
1	tahu petis,gorengan		3	1
2	ahli kunci		1	1
3	ragam makanan		4	2-3

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

5	rokok&bensin		1	1
7	kopi&makanan ringan		1	5
8	nasi goreng,roti bakar bandung, molen		3	1
9	soto kambing		1	3
10	Es		1	1
11	makanan		2	1
12	Rokok & bensin		1	1
13	minuman		1	1
14	tambal ban		1	3
15	rokok, bensin& tambal ban		1	1-2

Sumber : Hasil survey

4.4.1.3. Pola ruang PKL

Penggunaan lahan oleh PKL segmen ini rata-rata berada pada parkir ruko atau bahu depan ruko terutama yang berbentuk kios dan gerobak yang

kurang mobil, seperti terdapat alat tambahan berupa stand bensin atau stan majalah. Luas moda yang mendominasi seluas $1 \times 2 \text{ m}^2$

Untuk bangunan semi permanen digunakan oleh PKL soto kambing dan tambal ban serta kios-kios rokok. Hal ini menyebabkan tidak terjadinya temporer activity.

Tabel 4. 3 Pola Ruang PKL segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
0	hewan peliharaan	2	$1/2-1 \times 4 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	trotoar	-	on-street
1	tahu petis, gorengan	3	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	pikulan	bahu jalan & on-street
2	ahli kunci	1	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
3	ragam makanan	4	$2 \times 2 \text{ m}^2$	323 m^2	halaman kampus	tenda	halaman kampus
5	Rokok & bensin	1	$1 \times 3 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	kios	bahu jalan
6	Rokok & bensin	1	$1 \times 3 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	kios	bahu jalan
7	Kopi & makanan	1	$2 \times 3 \text{ m}^2$	132 m^2	parkiran ruko	tenda	parkiran ruko (sepeda) & bahu jalan (mobil)
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen	3	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$6 \times 3 \text{ m}^2$	parkiran toko	gerobak	parkiran toko
9	soto kambing	1	$3 \times 4 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	tenda semi permanen	bahu jalan
10	Bakso & bensin	1	$3 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	Gerobak & stan bensin	parkiran ruko
11	makanan	2	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 3 \text{ m}^2$	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
12	Bakso	1	$2 \times 1 \text{ m}^2$	$4 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
13	minuman	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$4 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
14	tambal ban	1	$1 \times 4 \text{ m}^2$	$2 \times 5 \text{ m}^2$	bahu+atas drainase	semi permanen	bahu+on street
15	rokok, bensin & tambal ban	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	taman jalan	kios	on-street

Sumber : Hasil survey

4.4.1.4. Karakter pembeli

Konsumen pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Karena motivasi belanjanya berdasarkan pemenuhan kebutuhan yang urgent dalam berkendara seperti bensin dan tambal ban. Selain itu motivasi tersebut juga ada motivasi konsumsi tersier seperti rokok, minum dan makanan kecil hingga majalah dan tabloid. Dilihat dari motivasinya, konsumen tidak membutuhkan kenyamanan yang lebih, dan luas pelayanan yang besar.

Moda transportasi yang dipakai adalah mobil dan sepeda motor dengan lama transaksi sekitar 5-15 menit, kecuali tambal ban membutuhkan waktu yang lebih lama, yaitu 15-30menit. Tergantung kerusakan dan moda yang direparasi.

Tabel 4. 4 Karakter pembeli segmen I

Kode amatan	Jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
0	hewan peliharaan	negoisasi	5-10mnt	umum
1	tahu petis, gorengan	Berdiri & lesehan	5mnt	anak muda
2	ahli kunci	berdiri	10-20mnt	umum
3	ragam makanan	duduk, lesehan	>1jam	umum
5	rokok&bensin	berdiri	5mnt	umum
6	rokok&bensin	berdiri	5mnt	umum
7	kopi&makanan	lesehan	>1jam	anak muda
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen	duduk, berdiri	5-30mnt	umum
9	soto kambing	duduk	5-30mnt	umum
10	Bakso & bensin	berdiri	5-10mnt	umum
11	makanan	berdiri (take home)	10mnt	umum
12	bakso	berdiri & duduk	10mnt	umum
13	minuman	berdiri	5mnt	umum
14	tambal ban	reparasi spd & mobil	20-30mnt	umum
15	rokok, bensin& tambal ban	berdiri	5-30mnt	umum

Sumber ; Hasil survey

4.4.2. Karakter PKL segmen II

4.4.2.1. Waktu

Berdasar pengamatan lapangan terdapat 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 09.00-15.00. Jenis dagangannya berupa rujak 2penjual dan es degan serta agen koran dan kios rokok. PKL dengan waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban dengan alasan merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal.

Pada hari minggu pagi di depan Taman Krida Budaya juga terdapat Pasar Minggu, yang beroperasi mulai 05.00 hingga 11.00. Rata-rata yang dijual adalah ragam makanan untuk sarapan, baik itu dinikmati di lokasi maupun dibawa pulang.

Tabel 4. 5 Waktu operasional segmen II

Kode amatan	jumlah pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
16	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	rokok,bensin & tambal ban
17	5	17.00-02.00	7jam	6hr/minggu	kopi&makanan
18	7	05.00-11.00	6jam	1hr/minggu	ragam mamin
19	23	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	ragam mamin
20	2	16.00-24.00	8jam	7hr/minggu	martabak, kopi+gorengan
21	2	19.00-02.00	7jam	7hr/minggu	nasi goreng
22	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	rujak
23	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	degan
24	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	rujak
25	2	07.00-21.00	14jam	7hr/minggu	terangbulan, kelontong +tambal ban
26	2	06.00-16.00	10jam	6hr/minggu	agen koran & kios rokok




Sumber : Hasil survey

4.4.2.2. Jenis dagangan

Pada segmen ini juga terdapat sekitar 23 pedagang kaki lima yang berjualan secara berkelompok menjadi 1 yang berlokasi didepan Taman Krida Budaya. Cara penyajiannya beragam dari take home hingga dinikmati di tempat. Ragam dagangannya mulai makanan minuman hingga barang seperti lentera. Operasional kawasan ini dikoordinir oleh paguyuban PKL setempat. Selain itu

juga terdapat PKL yang berkelompok yang membuat temporary activity pada lokasi depan Taman Krida Budaya pada setiap hari minggu dengan ragam jualan yaitu makanan dan minuman hingga baju dan barang-barang pakai yang lain seperti anting dan gelang, dsb. Kawasan ini juga terdapat PKL berbentuk kios yang menyajikan bensin, tabloit dan rokok, terkadang juga menyajikan es degan. Untuk PKL yang mobilitas adalah PKL rujak yang menggunakan mobil VW. Untuk PKL semi permanen terdapat pada atas jembatan pada sungai yang menjadi batas segmen ini. Yaitu PKL kios agen koran, rokok pada sisi barat, serta terang bulan dan toko kelontong serta tambal ban dan bensin pada sisi timur.

Tabel 4. 6 Jenis Dagangan

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
16	1	rokok, bensin & tambal ban		1-2
17	5	kopi&makanan		3-5
18	7	ragam mamin		1-3
19	23	ragam mamin		1-3

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
20	2	martabak, kopi+gorengan		2-3
21	2	nasi goreng		1
22	1	rujak		1
23	1	degan		1
24	1	rujak		1
25	2	terangbulan, kelontong +tambal ban		2

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
26	2	agen koran & kios rokok		1

Sumber : Hasil survey

Untuk kode amatan 19 rata-rata menggunakan moda gerobak. Moda lainnya adalah sepeda motor dan mobil pick-up. detail pedagangnya adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 7 pedagang kode amatan 19

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
gorengan	gerobak	2	1x2m
rawon	gerobak	1	1x2m
gorengan	gerobak	2	1x2m
lampion	stan & tali	1	-
cilok bakar	sepeda motor	1	2x2m
angsle	gerobak	3	1x2m
ceker & ayam	gerobak	3	1x3m
kopi+rokok	gerobak	1	1x2m
kopi anglo	gerobak	2	1x1m
nasi goreng	gerobak	2	1x2m
empek2 Palembang	gerobak	2	1x2m
mie ayam	gerobak	2	1x2m
shomay	gerobak	1	1x2m
kupang	gerobak	1	1x2m
tahu goreng	gerobak	2	1x2m
degan	pick up	4	2x5m
bacem	pick up	2	2x5m
kacang rebus	gerobak	1	1x2m
nasi goreng ati	gerobak	1	1x2m
kopi	gerobak	2	1x2m
lalapan	gerobak	3	1x2m

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
soto ayam	gerobak	3	1x2m
STMJ	gerobak	3	1x2m

Sumber : Hasil survey

4.4.2.3. Pola ruang PKL

Pola ruang PKL pada kawasan ini rata-rata sama dengan pola ruang pada Segmen yang lain, terkecuali pada pola ruang PKL yang terkumpul pada kawasan depan Taman Krida Budaya yang terjadi setiap malam dan setiap hari minggu. Pada depan Taman Krida Budaya rata-rata menggunakan moda jualan yang mobil seperti gerobak dan sepeda motor atau mobil, karena mereka bersifat temporer activity. Luas moda gerobak rata-rata $1 \times 2 \text{ m}^2$, untuk mobil hingga $2 \times 4 \text{ m}^2$. Untuk PKL yang beroperasi pada hari minggu pagi lebih memakai tenda pada PKL yang berjualan diatas trotoar. Karena pada pagi hari kegiatan pejalan kaki hampir tidak ada, lebih pada kegiatan olah raga seperti jogging di dalam Taman Krida Budaya.

Pada aktivitas PKL ini juga dilayani parkir yang besar. Memanfaatkan bahu jalan, hingga median jalan. Untuk pembeli yang stop untuk sementara berhenti pada badan jalan tepatnya dilajur kiri atau lajur lambat.

Tabel 4. 8 Pola Ruang PKL segmen II

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
16	rokok, bensin & tambal ban	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	taman jalan	kios	on-street
17	Kopi & makanan	5	400 m^2	500 m^2	parkiran ruko + trotoar	tenda semi permanen	parkiran & on-street
18	ragam mamin	7	beragam	350 m^2	trotoar	beragam	bahu jalan, on-street & median jalan
19	ragam mamin	23	beragam	350 m^2	trotoar	beragam	bahu jalan, on-street & median jalan

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
20	martabak, kopi + gorengan	2	4x3 m ²	200 m ²	Trotoar & parkiran	gerobak, tenda semi permanen	on-street, parkiran ruko
21	nasi goreng	2	1x2 m ²	2x2 m ²	jalan	jalan	on-street
22	Rujak	1	2X3 m ²	6X4 m ²	jalan	mobil	on-street
23	Degan	1	2x1 m ²	3x4 m ²	parkiran ruko	sepeda	parkiran ruko
24	Rujak	1	2x1 m ²	4x4 m ²	parkiran ruko	rombong	parkiran ruko
25	terangbulan, kelontong + tambal ban	2	4x6 m ²	6x6 m ²	trotoar	semi permanen	on street
26	agen koran & kios rokok	2	1x2 m ²	2x2 m ²	trotoar	semi permanen	on-street

Sumber : Hasil survey

4.4.2.4. Karakter pembeli

Status sosial konsumen pada kawasan ini adalah umum, yaitu antara pelajar hingga orang bekerja. Cara penyajian yang cepat menjadi salah satu daya tarik dari PKL ini sehingga konsumen dapat segera melanjutkan aktivitasnya. Untuk penjual es degan dan rujak, konsumen cenderung dinikmati ditempat, akan tetapi lama konsumsinya dari 10-15menit. Dengan alat pelayanan bangku kecil 4 buah. Moda transportasi konsumen lebih banyak menggunakan sepeda motor.

Pada konsumen pasar minggu di depan Taman Krida Budaya status sosialnya adalah umum. Motivasi belanjanya adalah wisata olahraga dan kuliner, dimana setelah berolah raga di kawasan Krida Budaya yang lapang mereka mencari sarapan ditempat tersebut. Sebagian konsumen datang dengan jalan kaki, dan sebagian menggunakan sepeda motor dan mobil.

Konsumen pada PKL malam di depan Taman Krida Budaya ini status sosialnya adalah umum dengan umur yang beragam pula. Motivasi belanjanya untuk bersosial dengan golongannya sendiri. Sehingga mereka selalu datang dengan berkelompok. Dilihat dari status sosialnya yang umum, maka jenis moda mereka menggunakan 80% sepeda motor dan 20% mobil terlihat dari jumlah

kendaraan yang didata dari survey lapangan. Khusus untuk PKL pada depan Taman Krida Budaya sering kali klub-klub kendaraan bermotor parkir pada kawasan ini untuk berkumpul. Sehingga jumlah kendaraan parkir menjadi bertambah tidak hanya melayani pengunjung PKL.

Tabel 4. 9 Karakter pembeli

Kode amatan	jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
16	rokok,bensin& tambal ban	berdiri	5-30mnt	umum
17	kopi&makanan	lesehan	>1jam	anak muda
18	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	>1jam	umum
19	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	>1jam	umum
20	martabak, kopi+gorengan	duduk, lesehan, berdiri	5mnt, >1jam	anak muda
21	nasi goreng	berdiri	15menit	Umum
22	rujak	berdiri	5-30mnt	Umum
23	degan	duduk	20mnt	Umum
24	rujak	berdiri	10mnt	Umum
25	terangbulan, kelontong +tambal ban	berdiri	3mnt-30mnt	Umum
26	agen koran & kios rokok	berdiri	3mnt	umum

Sumber : hasil survey

4.4.3. Karakter PKL segmen III

4.4.3.1. Waktu

Pada segmen ini tidak terdapat PKL yang beroperasi dengan waktu lebih dari 10 jam atau tidak terdapat PKL yang beroperasi dari pagi hingga malam. Rata-rata dari pagi hingga sore atau sore hingga malam. Hal ini dikarenakan koridor di sini relatif sepi dan konsumennya berubah sesuai pergantian waktu. Hal ini terlihat dari PKL yang buka siang cenderung menjual makanan berat dan PKL malam cenderung menjual kopi dan gorengan. Dapat dilihat dari tabel dibawah bahwa terdapat 4 kode amatan yaitu kode amatan 27, 29, 32 dan 33 yang buka dari sore hingga malam. Serta hanya kode amatan 28, 30, 31 yang beroperasi pagi hingga sore.

Tabel 4. 10 Waktu operasional PKL segmen III





Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
27	1	19.00-03.00	8jam	6hr/minggu	nasi goreng+kopi
28	5	08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikir
29	2	18.00-02.00	8jam	6hr/minggu	rokok, kopi & gorengan
30	4	08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	tenda, makanan, bensin, rokok
31	2	09.00-15.00	6jam	5hr/minggu	rokok & tambal ban
32	1	19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	kopi & gorengan
33	2	18.00-24.00	6jam	6hr/minggu	nasi goreng & mie goreng

Sumber : hasil survey

4.4.3.2. Jenis dagangan

Kawasan ini sebenarnya kurang diminati oleh konsumen. Hal ini terlihat dari lebih sepi aktivitas perdagangan dibandingkan lokasi lain. Dominasi jenis usaha pada PKL kurun waktu pagi hingga sore adalah penjualan rokok dan bensin, kemudian ada yang penjualan makanan berat. Pada PKL malam terdiri dari penjual kopidan gorengan sebanyak 2PKL dan nasi goreng dan mie goreng yang penjualan secara berdampingan.

Tabel 4. 11 Jenis dagangan PKL segmen III

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
27	1	nasi goreng+kopi		3
28	5	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikir		2
29	2	rokok, kopi & gorengan		1
30	4	tenda,makanan, bensin, rokok		1-3
31	2	rokok & tambal ban		1
32	1	kopi & gorengan		6
33	2	nasi goreng & mie goreng		1

Sumber : hasil survey

4.4.3.3. Pola ruang PKL

Pada lokasi dan waktu operasi ini juga terdapat sekitar 4 titik pedangang kaki lima yang berjualan dengan memanfaatkan ruang terbuka publik yang luas sebagai tempat pelayanannya, seperti jalan, trotoar dan parkir ruko dengan luas antara 60m² hingga 600m². Banyaknya tanah kosong, juga digunakan sebagai tempat berdagang, yang berupa bangunan semi permanen dan kios dengan luas moda antara 2x1m² hingga 4x4m².

Tabel 4. 12 Pola ruang PKL segmen III

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
27	nasi goreng + kopi	1	3x2	50m ²	parkiran ruko	rombong	parkiran ruko
28	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kiki	5	4x4 m ²	4x4 m ²	tanah kosong	semi permanen	on-street
29	rokok, kopi & gorengan	2	4x3 m ²	35 m ²	atas drainase , bahu jalan & jalan	moda semi permanen	on-street
30	tenda, makanan, bensin, rokok	4	4x4 m ²	4x4 m ²	tanah kosong	moda semi permanen	trotoar & bahu jalan
31	rokok & tambal ban	2	2x1 m ²	4x2 m ²	atas drainase & bahu jalan	kios	bahu jalan
32	kopi & gorengan	1	4x3 m ²	378 m ²	trotoar+ parkir ruko	tenda	on-street+parkiran ruko
33	nasi goreng & mie goreng	2	2x1m ²	6x3 m ²	jalan & trotoar	rombong	on-street

Sumber : hasil survey

4.4.3.4. Karakter pembeli

pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Pada siang hari biasanya adalah pegawai-pegawai dari kantor atau dari fasilitas perdagangan sekitar. Pada malam hari Status sosial konsumen pada PKL ini adalah pelajar dan mahasiswa. Motivasinya adalah bersosial dengan kelompoknya. Hal ini

mengakibatkan lama konsumsi di lokasi menjadi antara 1-2jam. Rata-rata alasan pemilihan lokasi disini karena jalanan bisa menjadi view yang bagus serta arus lalu lintasnya tidak mengganggu kelangsungan kegiatan PKL Untuk transportasi pengunjung rata-rata sepeda motor.

Tabel 4. 13Karakter Pembeli Segmen III

Kode amatan	jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
27	nasi goreng+kopi	lesehan	>30mnt	anak muda
28	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikiril	duduk	30mnt-1jam	umum
29	rokok, kopi & gorengan	lesehan	>1jam	anak muda
30	tenda,makanan, bensin, rokok	duduk	2mnt-1jam	umum
31	rokok & tambal ban	berdiri	2-15mnt	umum
32	kopi & gorengan	lesehan	>1jam	anak muda
33	nasi goreng & mie goreng	berdiri	10mnt	umum

Sumber : hasil survey

4.1. Aspirasi Masyarakat

Aspirasi dari masyarakat disini didapatkan melalui wawancara langsung kepada pengguna koridor jalan baik kepada para penjual maupun kepada para konsumen yang secara tidak langsung saling berhubungan dan selalu saling melengkapi.

3.5.1. Aspirasi Penjual

Aspirasi penjual yang ada di wilayah studi didapatkan dengan cara metode wawancara yang dilakukan kepada seluruh pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Dari mereka memiliki aspirasi yang berbeda-beda dari satu penjual dengan penjual lainnya. Pertanyaan yang diajukan dalam wawancara merupakan pertanyaan yang membutuhkan jawaban guna pengolahan data secara lebih lanjut. Hasil rekapitan wawancara dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel 4. 1 hasil rekap wawancara pedagang

Pertanyaan	Tanggapan
<u>Karakter umum:</u>	
Pendidikan	25% SMP 70% SMA 5% S1
Jumlah pekerja	30% 1 35% 2 25% 3 10% >3
Lama berdagang	30% 2th 35% 3th 35% >3th
<u>Karakter usaha, meliputi :</u>	
Sarana usaha	70% Rombong 20% Modifikasi kendaraan 10% Bangunan semi permanen

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Pertanyaan	Tanggapan
Tempat penitipan rombongan / tenda	50% Dititipkan 50% Dibawa pulang
Model pengelompokkan	5% Sejenis 65% Beragam 30% Sendiri
Waktu berjualan	30% Pagi-Sore 50% Sore-Malam 20% Pagi-Malam
<u>Karakter lokasi :</u>	
Tempat berjualan	25% Bahu jalan 30% Trotoar 30% Halaman 5% Jalan
Luas tempat operasi	54% 2x5m 42% 3x10m 3% 500m 1% 1000m
Alasan pemilihan lokasi	80% Dilewati banyak orang 10% Lokasi luas 10% Pembeli nyaman
Jarak lokasi dengan tempat tinggal	5% <1km 35% 1-2km 30% 2-3km 30% >3km
Model perijinan	20% Paguyuban 70% Pemilik lahan saja 10% Tidak ada ijin sama sekali
<u>Kecenderungan PKL :</u>	
Pendapat pedagang tentang mana	0% Sejenis

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Pertanyaan	Tanggapan
yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam macam jenis dagangan	100% beragam <i>Tabel bersambung ke halaman berikutnya</i>
Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada	30% Puas 70% Kurang puas
Hal-hal yang perlu diatur	30% Legalitas 50% Posisi rombongan yang lain 20% Posisi pembeli
Fasilitas yang perlu ditambah	60% Toilet 25% Penerangan 10% Listrik 5% Air bersih 0% Tempat sampah
Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap lokasi dagang	100% Puas 0% Tidak puas

Sumber : hasil survey

Dari wawancara yang telah dilakukan terhadap para pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Suromenggolo maka dapat diambil kesimpulan bahwa para penjual masih mengadopsi sistem berjualan yang ala kadarnya dengan kondisi yang secukupnya pula dan dengan modal yang hanya sedikit.

Penataan dalam segi penampilan moda jualan maupun dalam penyajian dagangan dan juga alat dagangan yang mereka pakai sehingga akan meningkatkan pendapatan mereka dan akan membuat mereka menjadi ber ciri khas. Dengan potensi yang ada maka perbaikan segala hal dalam penampilan dan berjualan akan dibutuhkan oleh pedagang kaki lima.

4.5.2. Aspirasi Konsumen

Konsumen ditunjukkan kepada para pembeli yang datang untuk membeli makanan ataupun minuman di pedagang kaki lima sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Aspirasi ini dibutuhkan untuk menjadi pertimbangan dalam penelitian dan sebagai usulan dari para pembeli yang menjadi lahan untuk mencari nafkah bagi para penjual atau pedagang kaki lima. Dari aspirasi konsumen ini secara langsung akan mempengaruhi perilaku penjual. Konsumen yang dipilih memakai sample dari 50 orang dengan pengambilan sample secara acak dari pedagang yang satu dengan pedagang yang lainnya sehingga diharapkan dapat mendapatkan data secara akurat. Dibawah ini merupakan rekap hasil wawancara dengan para pembeli yang berhasil dihimpun untuk dijadikan acuan dalam penyusunan penulisan penelitian.

Tabel 4. 2 Rekap wawancara pembeli

Pertanyaan	Tanggapan
Mulai jam berapa membeli dan sampai jam berapa	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan hasil bervariasi tetapi dapat disimpulkan bahwa jam puncak pembelian paling tinggi berada pada jam 8 sampai jam 11 malam
Rata-rata berapa lama disini	<ul style="list-style-type: none"> • 85% Rata-rata yang dapat disimpulkan antara 1 – 3 jam • 15% tergantung keinginan
Rutinitas sering, jarang, atau sekali-kali	<ul style="list-style-type: none"> • 30% hanya mampir • 10% sering • 70% jarang tergantung keinginan
Moda yang dipakai?	<ul style="list-style-type: none"> • 15% mobil • 85% sepeda motor
Alasan berbelanja di lokasi PKL?	<ul style="list-style-type: none"> • 65% Suasana nyaman • 5% Murah • 30% Makanannya enak
Datang berkelompok / sendiri	<ul style="list-style-type: none"> • 59% berkelompok • 10% sendiri • 30% berdua
Jenis dagangan yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> • 80% makanan berat • 20% gorengan
Jenis minuman yang biasa dipesan	<ul style="list-style-type: none"> • 40% kopi • 30% aneka es • 30% ronde angkle

Sambungan tabel

Pertanyaan	Tanggapan
Jenis dagangan lain yang biasa dikonsumsi	<ul style="list-style-type: none"> • 90% rokok • 10% tidak ada
Cara penyajian yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> • 80% dengan yang sudah ada • 20% menginginkan model lainnya
Cara berjualan yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> • 80% lesehan • 20% duduk
Kepuasan dalam penyajian	<ul style="list-style-type: none"> • 70% puas • 25% tidak puas • 5% biasa saja
kepuasan pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • 65% puas • 20% tidak puas • 15% biasa saja
Kecukupan sarana penerangan	<ul style="list-style-type: none"> • 60% sudah cukup terang • 40% terasa masih remang remang
Tempat sampah / kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> • 80% kurang bersih terutama dari sampah • 20% bersih
Toilet	<ul style="list-style-type: none"> • 100% membutuhkan toilet
Aspirasi atau usulan pembeli	<ul style="list-style-type: none"> • 60% mengharapkan ada penataan sehingga dapat menjadi kawasan andalan di malam hari • 20% sudah bagus • 20% abstein

Sumber : Hasil survey

Kesimpulan dari wawancara yang telah dilakukan kepada pembeli atau konsumen yang hanya mampir ataupun konsumen tetap adalah dari mereka kebanyakan menginginkan untuk segera dilakukan penataan khususnya dari segi penampilan berjualan maupun dari segi menjajakan dagangan sehingga para pembeli dapat betah untuk menjadi konsumen di pedagang kaki lima sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Untuk masalah penerangan mereka menginginkan lebih diberi sarana penerangan yang lebih terang dengan penataan lampu yang teratur sehingga akan lebih membantu aktivitas PKL dan tidak terkesean suram. Serta toilet adalah hal wajib dalam fasilitas publik, tidak ubahnya juga aktivitas PKL yang menyedot banyak konsumen. Untuk cara berjualan para pembeli masih menginginkan model berjualan dengan cara lesehan karena dapat terasa lebih

longgar dan mereka dapat berada di tempat manapun dengan leluasa meskipun mereka sedang mengadakan perkumpulan atau pertemuan.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1. Gambaran Umum Kota Malang dan Koridor Jalan Soekarno Hatta

Secara geografis Kota Malang dikelilingi oleh kawasan pegunungan dan berada pada ketinggian 440-667 meter di atas permukaan laut. Kota Malang memiliki luas 110,06 kilometer persegi dengan jumlah penduduk sampai akhir Juni 2005 sebesar 782.110 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 7.106 jiwa per kilometer persegi. Distribusi penduduk Kota Malang tersebar di 5 (Lima) Kecamatan, yaitu Klojen = 125.824 jiwa, Blimbing = 167.301 jiwa, Kedungkandang = 152.285 jiwa, Sukun = 174.184 jiwa, dan Lowokwaru = 162.516 jiwa.

Kota Malang memiliki Tribina Cita sebagai Kota Pelajar/Kota Pendidikan, Kota Industri dan Kota Pariwisata. Seiring dengan cita-cita tersebut, Kota Malang berkembang cukup pesat, terlihat dengan banyaknya fasilitas pendidikan, industri dan pariwisata tersebar di banyak tempat di Kota Malang.

Perkembangan pesat yang terjadi di Kota Malang tidak terkecuali pula terjadi pada Jalan Soekarno-Hatta, di sepanjang jalan ini awalnya hanya berkembang kawasan perumahan, namun seiring perkembangan kota yang mulai menyebar, jalan ini kemudian berkembang menjadi kawasan perdagangan dan pendidikan. Seiring perkembangan tersebut, koridor Jalan Soekarno-Hatta selain dimanfaatkan sesuai peruntukan atau fungsi utamanya, di beberapa lokasi koridor jalan juga dimanfaatkan oleh aktivitas sektor informal pada waktu-waktu tertentu untuk berjualan.

4.2. Review Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang pada jalan Sukarno Hatta

Sesuai dengan Perda Kota Malang no.4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang tahun 2010 – 2030, dalam sistem pusat pelayanan

kegiatan kota, koridor jalan Sukarno Hatta (disamping itu pasar Dinoyo juga termasuk) menjadi Sub pusat pelayanan kota melayani sub wilayah kota Malang Utara, meliputi wilayah Kecamatan Lowokwaru.

Fungsi sub pusat pelayanan kota pada kawasan ini, meliputi :

- a) Pelayanan primer : pendidikan, perdagangan dan jasa, industri besar/menengah dan kecil serta wisata budaya;
- b) Pelayanan sekunder : perumahan, perkantoran, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau.

4.2.1. Rencana Kawasan Perdagangan dan Jasa

Pada kawasan ini rencana pengembangannya sebagai kawasan Malang Trade Centre yang diarahkan pada sub wilayah Kota Malang Utara, yaitu di antara Mojolangu dan Tunjungsekar atau kawasan LIK dan Jalan Sukarno Hatta ke arah utara sampai Tasikmadu – Karangploso, serta kawasan Pasar Blimbing dan di sub wilayah Kota Malang Barat, yaitu di kawasan Pasar Dinoyo.

4.2.2. Rencana Ruang bagi Kegiatan Sektor Informal

Dalam rencana penyediaan dan pemanfaatan sektor informal, mengarahkan pedagang makanan ke Pasar Besar, Pasar Tugu, Pulosari, Jalan Gajayana dan di sekitar Taman Krida Budaya.

pengembangan Pedagang Kaki Lima (PKL) ini diarahkan hanya di satu sisi jalan, dan satu sisi jalan lainnya digunakan untuk parkir terutama pada sekitar koridor jalan-jalan utama dengan jenis jalan arteri dan kolektor.

4.2.3. Rencana Sistem Prasarana Utama

Rencana sistem prasarana utama pada jalan Sukarno Hatta, meliputi :

1. Jaringan jalan provinsi yang melewati wilayah Kota Malang terdiri dari ruas jalan, sebagai berikut : Jalan A. Yani – Jalan Borobudur – Jalan Soekarno Hatta – Jalan MT. Haryono - Jalan Tlogomas.
2. Pembangunan jalan lingkar jalur pergerakan Rencana pembangunan jalan tembus, meliputi rute jalan belakang Universitas Muhamadiyah – Jalan Saxophon – Tunggul Wulung – Jalan Candi Panggung – masuk sampai ruas Jalan Soekarno-Hatta.

4.3. Gambaran Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang berada pada koridor Jalan Soekarno-Hatta yang terletak pada kecamatan Lowokwaru dimana secara visual koridor penelitian terletak pada antara jembatan Sukarno Hatta pada sisi selatan hingga landmark pesawat pada perempatan Sukarno Hatta pada sisi utara. Untuk sisi kanan-kiri batasan wilayah penelitian dengan buffer radius 50m dari as jalan, Hal ini bertujuan untuk mendapatkan ko-eksistensi PKL dengan aktivitas pada fisik binaan setempat.

Untuk memudahkan dalam pengelompokan data, proses analisa beserta outputnya, wilayah penelitian dibagi menjadi 3 segmen dengan batasan fisik sungai yang memotong jalan. Segmen I pada sisi ujung selatan koridor, segmen II terletak pada tengah koridor dan segmen III pada sisi ujung utara koridor.

Terdapat tiga alasan sebagai dasar pembagian segmen ini, yang pertama adalah perbedaan intensitas lalu lintas. Pada segmen I lalu lintas lebih padat bahkan cenderung macet pada jam-jam puncak. Segmen II lalu lintas padat lancar sedangkan segmen III lebih sepi aktivitas lalu lintasnya.

Alasan kedua, masing-masing segmen terdapat pusat keramaian kegiatan PKL yang ditandai dengan ramainya pengunjung pada kawasan tersebut. Masing-masing pusat keramaian kegiatan PKL selalu terdapat pada lokasi-lokasi Landmark.



Gambar 4. 1 Pembagian Segmen Lokasi Penelitian

4.3.1. Pola ruang koridor Sukarno Hatta

Pola ruang yang mendominasi pada kawasan ini adalah perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa meliputi jenis semi modern seperti minimarket, ruko, maupun toko. Jenis lainnya adalah informal seperti warung/kios semi permanen hingga rombongan, gerobak dan mobil yang non-permanen. Pada kawasan ini juga terdapat perkantoran, kampus dan perumahan hingga apartemen.

Segmen I:

Batas segmen I adalah sungai brantas pada sisi selatan dan sungai kecil pada sisi utara. Panjang koridor segmen I adalah 913m terhitung dari batas fisik segmen. Pada segmen I guna lahan yang dominan adalah guna lahan pendidikan, yaitu terdapat Kampus Politeknik Negeri Malang. Selain itu, juga terdapat bimbingan belajar seperti Primagama.



Gambar 4. 2 Ruko segmen I
Penyet” yang baru dibuka, “Steak&Sheek” dan “Five Point” yang memiliki ruang yang besar.

Selain itu, kawasan ini juga terdapat fasilitas peribadatan Wihara yang melayani masyarakat kota Malang.

Pada kawasan ini juga terdapat pembangunan apartemen pada sisi utara sungai Berantas yang menjadi batas selatan segmen I.

Untuk fasilitas perdagangan terdapat Indomart, showroom mobil, hingga Bank Niaga maupun koperasi yang tersebar pada ruko-ruko setempat. Akan tetapi dominasi fasilitas perdagangan dan jasanya adalah rumah makan dan cafe terutama pada sisi timur segmen I. Terdapat rumah makan “Tempe



Gambar 4. 3 Wihara

Segmen II

Segmen II dibatasi oleh sungai kecil yang melintasi koridor jalan Sukarno Hatta. Panjang segmen ini adalah 457m terhitung dari batas fisik tersebut.

Pada segmen II menjadi pusat keramaian dari sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta secara keseluruhan. Terdapatnya fasilitas publik berupa Taman Krida Budaya yang memiliki panjang 150m sejajar pada koridor memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Sehingga kawasan ini



Gambar 4. 4 Taman Krida Budaya



Gambar 4. 5 Ruko taman niaga

menjadi paling ramai di banding segmen lain. Pertokoan juga masih mendominasi kegiatan pada kawasan ini. Terdapat empat pertokoan, antara lain pertokoan Happy Puppy dan Pertokoan Niaga. Pertokoan inilah yang memberi ruang terbuka yang besar yang guna

Segmen III



Gambar 4. 6 Ruko PDAM

serta kantor seperti Kantor PDAM pada ujung koridor Sukarno Hatta. Untuk perdagangan jasa yang tidak berupa ruko adalah toko bangunan dengan panjang yang sejajar dengan koridor sekitar 20m². Ada 3 toko bangunan pada koridor ini.

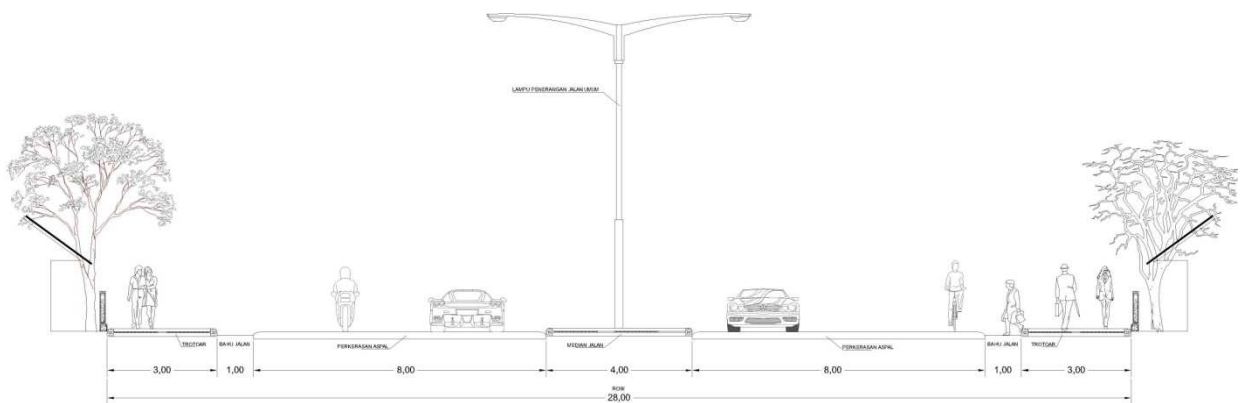
Segmen III pola ruangnya terdiri dari pemukiman, fasilitas kesehatan berupa rumah sakit “Permata Bunda” serta perdagangan dan jasa berupa pertokoan yang digunakan oleh perdagangan seperti toko pakaian dewasa maupun anak-anak, warnet, dan warung-warung

Selain itu masih dapat ruang kosong pada koridor ini, sehingga kesan paling sepi terjadi pada segmen ini dibanding 2 segmen yang lain.

Pada Segmen ini terdapat gerbang menuju kampus ASIA. Pada gerbang tersebut terdapat warung yang memfasilitasi mahasiswa kampus tersebut.

4.3.2. Bentuk fisik koridor

Jalan Sukarno Hatta merupakan salah satu ruas jaringan jalan propinsi yang melintasi kota Malang. Oleh karena itu, untuk menghindari volume lalu lintas yang tinggi maka jalan ini memiliki 2 jalur dengan 2 lajur pada masing-masing. Masing-masing jalur mempunyai luas 8m dengan pemisah antar jalur berupa median jalan selebar 4m. Kanan kiri badan jalan terdapat trotoar yang rata-rata mempunyai lebar 2-3m. Pada beberapa ruas masih tidak terdapat trotoar, hanya dilayani bahu jalan. Untuk sempadan pagar koridor ini rata-rata mempunyai lebar 28m.



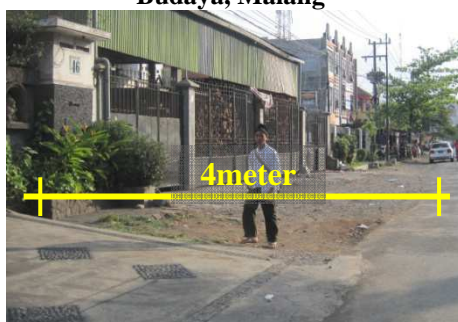
Gambar 4. 7 Penampang jalan Sukarno Hatta Malang



Gambar 4. 8 median jalan Taman Krida Budaya, Malang



Gambar 4. 9 Trotoar Taman Krida Budaya, Malang



Gambar 4. 11 bahu jalan tanpa trotoar pada Jl. Sukarno Hatta, Malang



Gambar 4. 10 Trotoar Ruko Taman Niaga, Malang

4.3.3. Ruang Terbuka Publik

Ruang terbuka publik adalah ruang tidak terbangun kota yang berfungsi untuk meningkatkan kualitas estetika, lingkungan, dan kesejahteraan warganya. Ruang umum terbuka menurut Rustam Hakim (1987), adalah bentuk dasar dari ruang terbuka di luar bangunan, dapat di gunakan oleh publik (setiap orang), dan memberi kesempatan untuk bermacam-macam kegiatan. Contohnya : jalan pendistrian, taman, plaza, makam, lapangan terbang, lapangan olah raga, dan lain-lain. Ada istilah ruang terbuka untuk pertemuan umum. Menurut Frederick Gibbert dalam bukunya : Civic space (ruang pertemuan umum) adalah, ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari. Contohnya untuk kegiatan jalan-jalan, melepas lelah, duduk dengan santai, bisa juga di gunakan untuk kampaye, upacara-upacara resmi, atau kadang-kadang tempat perdagangan.

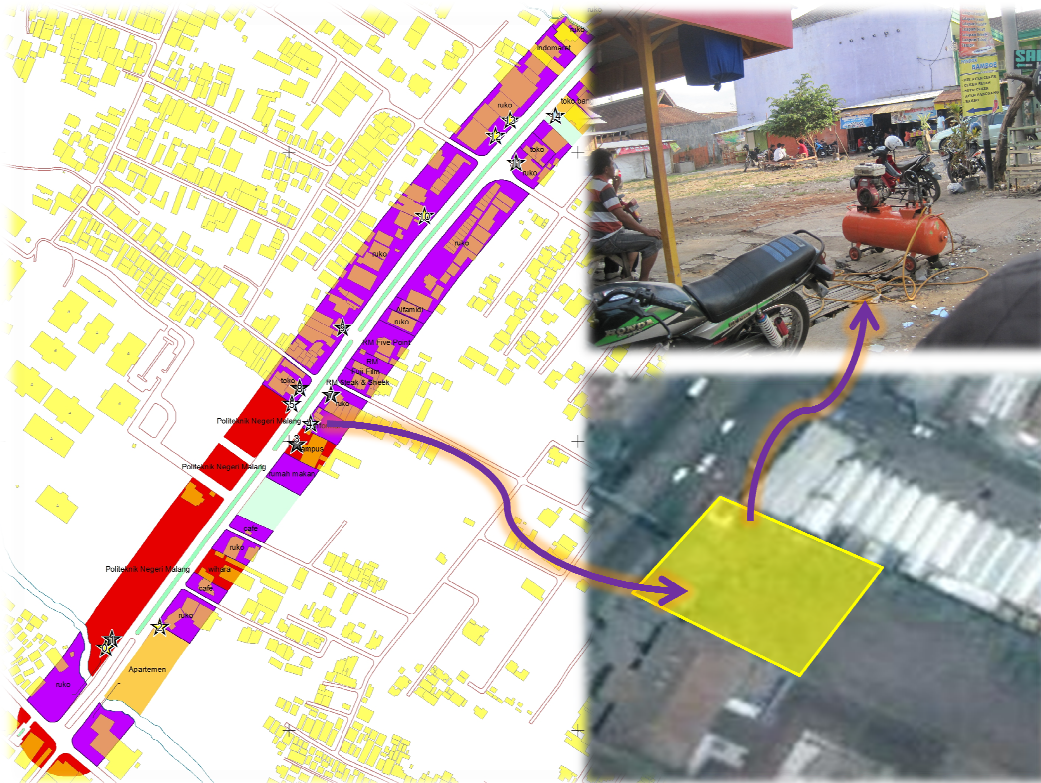
Pada koridor ini, ruang terbuka umum berbentuk pedestrian, jalan, halaman gedung pertemuan dan halaman/parkir dari ruko maupun kampus. Halaman gedung pertemuan seperti Taman Krida Budaya dan ruko memberikan ruang terbuka yang luas sehingga dapat digunakan oleh publik. Hal ini memancing terjadinya aktivitas pedagang kaki lima.

Persebaran ruang terbuka publik pada koridor ini dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 4. 12 Persebaran ruang terbuka publik koridor jalan Sukarno Hatta, Malang

Di beberapa titik juga terdapat ruang terbuka privat yang berbentuk lahan kosong dimana digunakan untuk kelangsungan pedagang informal. Hal ini terjadi karena memang diselenggarakan dengan sengaja oleh pemilik lahan. Lokasinya antara lain, didepan Poltek Negeri Malang. Kegiatan ini menjadikan ruang terbuka tersebut terkesan milik publik.



Gambar 4. 13 Ruang privat menjadi ruang terbuka publik

4.3.4. Fasilitas utilitas

Fasilitas utilitas yang diulas adalah fasilitas utilitas yang menunjang kegiatan PKL antara lain : sarana penerangan, listrik, tempat sampah, air bersih, pembuangan limbah, toilet, dan parkir.

Detail penggambarannya adalah sebagai berikut :

- Penerangan



Gambar 4. 14 Lampu jalan depan taman krida budaya

Pada koridor ini di fasilitasi penerangan jalan secara menyeluruh, walaupun pada

beberapa ruas terdapat lampu jalan yang mati. Selain itu, penerangan koridor juga ditunjang dari lampu-lampu ruko. Akan tetapi ada beberapa spot-spot PKL yang tidak dilayani penerangan dengan baik.

- Listrik

Aktivitas PKL membutuhkan listrik, selain untuk penerangan mandiri juga untuk mengoperasikan alat-alat penunjang dagangan seperti mixer, kipas angin, hingga radio, televisi dan proyektor. Kebutuhan listrik ini ditunjang pada listrik ruko-ruko setempat dengan dikenai iuran per lampu atau alat. Per lampu atau alat dikenai Rp.10.000,-/bulannya

- Tempat sampah



Gambar 4. 15 tempat sampah depan taman krida budaya

Tidak seluruhnya koridor ini dilayani tempat sampah, oleh karena itu PKL bertanggung jawab atas kebersihan lokasi dagangnya dengan mengumpulkan sampah dan dibuang secara mandiri atau dengan bantuan tenaga kebersihan lokal. Tenaga kebersihan lokal ini terjadi pada kawasan

PKL di depan Taman Krida Budaya dan depan ruko Happy Puppy. Iuran untuk kebersihan tersebut berkisar 100 ribu rupiah perbulan.

- Drainase limbah



Gambar 4. 16 drainase koridor jalan Sukarno Hatta

Drainase limbah disini untuk pembuangan limbah cair. Seluruh koridor terdapat saluran drainase akan tetapi hanya pada satu sisi jalan. Disamping itu rata-rata depan ruko drainase berbentuk drainase tertutup.

- Toilet

Tidak ada toilet umum pada koridor ini. Toilet pada kawasan PKL menggunakan toilet pada ruko (biasanya menumpang pada toilet ruko

warnet) dan toilet Taman Krida Budaya. Bila tidak, maka aktivitas buang air pada drainase setempat.

- Parkir



Gambar 4. 17 Parkir PKL Taman Krida Budaya

Fasilitas parkir menggunakan bahu jalan dan median jalan, hal ini terjadi pada kawasan Taman Krida Budaya. Untuk daerah PKL lain menggunakan parkir ruko, bahu jalan, maupun on-street.

- Penitipan gerobak



Gambar 4. 18 penitipan gerobak belakang taman Krida Budaya

Spot penitipan gerobak dagang pada lahan belakang Taman Krida Budaya, sisi selatan ruko Happy Puppy, Sisi Utara Ruko depan Taman Krida Budaya.

4.4.Karakter PKL

Pada koridor jalan Sukarno Hatta memiliki berbagai macam pedagang kaki lima. Ada sekitar 106 PKL yang tersurvey pada kawasan ini, jumlah ini tentunya bukan jumlah baku karena terdapat PKL yang musiman dan sifat PKL yang waktu operasinya tidak menentu. Jumlah ini adalah PKL dengan konstan aktivitas dagangnya selama 5-7hari/minggu dan/atau memiliki lokasi yang tetap. Diantaranya adalah pedagang kaki lima pada sektor makanan ringan, makanan berat, minuman, hingga kios rokok yang beraktifitas dengan lokasi yang menyebar maupun berkelompok pada beberapa kawasan strategis.

Untuk pedagang kaki lima yang berkelompok berada pada lokasi yang lapang seperti pada halaman kampus, halaman ruko, hingga trotoar yang luas seperti depan Taman Krida Budaya.

Makanan atau minuman yang dijual sangat beragam mulai dari makanan ringan berupa jajanan dan gorengan sampai dengan makanan berat berupa bermacam nasi beserta lauk pauknya. Untuk minuman berupa macam minuman dingin seperti es degan, jus maupun yougurt dan minuman hangat seperti aneka kopi, teh hingga angse - ronde.

Lebih jelasnya, karakter PKL diulas menurut segmentasi lokasi masing-masing.

4.4.1. Karakter PKL segmen I

4.4.1.1. Waktu berjualan

PKL pada segmen I, waktu berjualan, yaitu pagi hingga sore, sore hingga malam dan pagi hingga malam.

Ada 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 08.00-17.00. Jenis dagangannya berupa jasa ahli kunci, bakso, minuman dan perdagangan hewan peliharaan.

Serta terdapat 6 titik aktivitas PKL dengan waktu operasi sore hingga malam, yaitu dengan rentang waktu rata-rata 17.00-24.00 selama 6hari/minggu. Jenis dagangannya berupa makanan berat cepat saji seperti nasi goreng; makanan ringan seperti roti bakar bandung, molen dan tahu petis; hingga minuman seperti kopi dan minuman lain.

Untuk waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban. PKL ini merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal.

Tabel 4. 1 Waktu Operasional PKL segmen I

Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
5	1	08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	rokok&bensin
6	1	08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	rokok&bensin
14	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	tambal ban
15	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	rokok, bensin& tambal ban
2	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	ahli kunci
10	1	09.00-19.00	12jam	7hr/minggu	rokok&bensin
12	1	09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	bakso

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
13	1	09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	minuman
0	2	10.00-15.00	5jam	6hr/minggu	hewan peliharaan
7	1	17.00-01.00	6jam	6hr/minggu	kopi&makanan
3	4	17.00-24.00	7jam	6hr/minggu	ragam makanan
8	3	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	nasi goreng,roti bakar bandung, molen
9	1	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	soto kambing
11	2	18.00-23.00	5jam	6hr/minggu	makanan
1	3	19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	tahu petis,gorengan

Sumber : hasil survey

4.4.1.2.Jenis dagangan

Keunikan PKL pada koridor ini adalah terdapat penjual hewan peliharaan. PKL ini berasal dari koridor veteran tepatnya didepan Makam Pahlawan. Pada depan Politeknik Negeri malang tidak terdapat PKL karena tidak boleh beroperasi oleh pihak kampus. Kawasan ini juga terdapat ahli kunci yang rata-rata melayani mahasiswa pada kawasan tersebut. Kios rokok dan bensin serta tambal ban juga melayani kawasan ini karena padatnya lalu lintas sehingga meningkatkan kebutuhan akan pelayanan transportasi.







Untuk aktivitas malam terdapat PKL tahu petis dan gorengan, nasi goreng, molen dan roti bakar bandung

Tabel 4. 2 Jenis dagangan PKL Segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	Foto	jmlh	pegawai
0	hewan peliharaan		2	1
1	tahu petis,gorengan		3	1
2	ahli kunci		1	1
3	ragam makanan		4	2-3

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

5	rokok&bensin		1	1
7	kopi&makanan ringan		1	5
8	nasi goreng,roti bakar bandung, molen		3	1
9	soto kambing		1	3
10	Es		1	1
11	makanan		2	1
12	Rokok & bensin		1	1
13	minuman		1	1
14	tambal ban		1	3
15	rokok, bensin& tambal ban		1	1-2

Sumber : Hasil survey

4.4.1.3. Pola ruang PKL

Penggunaan lahan oleh PKL segmen ini rata-rata berada pada parkir ruko atau bahu depan ruko terutama yang berbentuk kios dan gerobak yang

kurang mobil, seperti terdapat alat tambahan berupa stand bensin atau stan majalah. Luas moda yang mendominasi seluas $1 \times 2 \text{ m}^2$

Untuk bangunan semi permanen digunakan oleh PKL soto kambing dan tambal ban serta kios-kios rokok. Hal ini menyebabkan tidak terjadinya temporer activity.

Tabel 4. 3 Pola Ruang PKL segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
0	hewan peliharaan	2	$1/2-1 \times 4 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	trotoar	-	on-street
1	tahu petis, gorengan	3	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	pikulan	bahu jalan & on-street
2	ahli kunci	1	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
3	ragam makanan	4	$2 \times 2 \text{ m}^2$	323 m^2	halaman kampus	tenda	halaman kampus
5	Rokok & bensin	1	$1 \times 3 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	kios	bahu jalan
6	Rokok & bensin	1	$1 \times 3 \text{ m}^2$	$2 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	kios	bahu jalan
7	Kopi & makanan	1	$2 \times 3 \text{ m}^2$	132 m^2	parkiran ruko	tenda	parkiran ruko (sepeda) & bahu jalan (mobil)
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen	3	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$6 \times 3 \text{ m}^2$	parkiran toko	gerobak	parkiran toko
9	soto kambing	1	$3 \times 4 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	bahu jalan	tenda semi permanen	bahu jalan
10	Bakso & bensin	1	$3 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	Gerobak & stan bensin	parkiran ruko
11	makanan	2	$1 \times 1 \text{ m}^2$	$3 \times 3 \text{ m}^2$	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
12	Bakso	1	$2 \times 1 \text{ m}^2$	$4 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
13	minuman	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$4 \times 4 \text{ m}^2$	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
14	tambal ban	1	$1 \times 4 \text{ m}^2$	$2 \times 5 \text{ m}^2$	bahu+atas drainase	semi permanen	bahu+on street
15	rokok, bensin & tambal ban	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	taman jalan	kios	on-street

Sumber : Hasil survey

4.4.1.4. Karakter pembeli

Konsumen pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Karena motivasi belanjanya berdasarkan pemenuhan kebutuhan yang urgent dalam berkendara seperti bensin dan tambal ban. Selain itu motivasi tersebut juga ada motivasi konsumsi tersier seperti rokok, minum dan makanan kecil hingga majalah dan tabloid. Dilihat dari motivasinya, konsumen tidak membutuhkan kenyamanan yang lebih, dan luas pelayanan yang besar.

Moda transportasi yang dipakai adalah mobil dan sepeda motor dengan lama transaksi sekitar 5-15 menit, kecuali tambal ban membutuhkan waktu yang lebih lama, yaitu 15-30menit. Tergantung kerusakan dan moda yang direparasi.

Tabel 4. 4 Karakter pembeli segmen I

Kode amatan	Jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
0	hewan peliharaan	negoisasi	5-10mnt	umum
1	tahu petis, gorengan	Berdiri & lesehan	5mnt	anak muda
2	ahli kunci	berdiri	10-20mnt	umum
3	ragam makanan	duduk, lesehan	>1jam	umum
5	rokok&bensin	berdiri	5mnt	umum
6	rokok&bensin	berdiri	5mnt	umum
7	kopi&makanan	lesehan	>1jam	anak muda
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen	duduk, berdiri	5-30mnt	umum
9	soto kambing	duduk	5-30mnt	umum
10	Bakso & bensin	berdiri	5-10mnt	umum
11	makanan	berdiri (take home)	10mnt	umum
12	bakso	berdiri & duduk	10mnt	umum
13	minuman	berdiri	5mnt	umum
14	tambal ban	reparasi spd & mobil	20-30mnt	umum
15	rokok, bensin& tambal ban	berdiri	5-30mnt	umum

Sumber ; Hasil survey

4.4.2. Karakter PKL segmen II

4.4.2.1. Waktu

Berdasar pengamatan lapangan terdapat 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 09.00-15.00. Jenis dagangannya berupa rujak 2penjual dan es degan serta agen koran dan kios rokok. PKL dengan waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban dengan alasan merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal.

Pada hari minggu pagi di depan Taman Krida Budaya juga terdapat Pasar Minggu, yang beroperasi mulai 05.00 hingga 11.00. Rata-rata yang dijual adalah ragam makanan untuk sarapan, baik itu dinikmati di lokasi maupun dibawa pulang.

Tabel 4. 5 Waktu operasional segmen II

Kode amatan	jumlah pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
16	1	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	rokok,bensin & tambal ban
17	5	17.00-02.00	7jam	6hr/minggu	kopi&makanan
18	7	05.00-11.00	6jam	1hr/minggu	ragam mamin
19	23	17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	ragam mamin
20	2	16.00-24.00	8jam	7hr/minggu	martabak, kopi+gorengan
21	2	19.00-02.00	7jam	7hr/minggu	nasi goreng
22	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	rujak
23	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	degan
24	1	09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	rujak
25	2	07.00-21.00	14jam	7hr/minggu	terangbulan,kelontong +tambal ban
26	2	06.00-16.00	10jam	6hr/minggu	agen koran & kios rokok




Sumber : Hasil survey

4.4.2.2.Jenis dagangan

Pada segmen ini juga terdapat sekitar 23 pedagang kaki lima yang berjualan secara berkelompok menjadi 1 yang berlokasi didepan Taman Krida Budaya. Cara penyajiannya beragam dari take home hingga dinikmati di tempat. Ragam dagangannya mulai makanan minuman hingga barang seperti lentera. Operasional kawasan ini dikoordinir oleh paguyuban PKL setempat. Selain itu

juga terdapat PKL yang berkelompok yang membuat temporary activity pada lokasi depan Taman Krida Budaya pada setiap hari minggu dengan ragam jualan yaitu makanan dan minuman hingga baju dan barang-barang pakai yang lain seperti anting dan gelang, dsb. Kawasan ini juga terdapat PKL berbentuk kios yang menyajikan bensin, tabloit dan rokok, terkadang juga menyajikan es degan. Untuk PKL yang mobilitas adalah PKL rujak yang menggunakan mobil VW. Untuk PKL semi permanen terdapat pada atas jembatan pada sungai yang menjadi batas segmen ini. Yaitu PKL kios agen koran, rokok pada sisi barat, serta terang bulan dan toko kelontong serta tambal ban dan bensin pada sisi timur.

Tabel 4. 6 Jenis Dagangan

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
16	1	rokok, bensin & tambal ban		1-2
17	5	kopi&makanan		3-5
18	7	ragam mamin		1-3
19	23	ragam mamin		1-3

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
20	2	martabak, kopi+gorengan		2-3
21	2	nasi goreng		1
22	1	rujak		1
23	1	degan		1
24	1	rujak		1
25	2	terangbulan, kelontong +tambal ban		2

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
26	2	agen koran & kios rokok		1

Sumber : Hasil survey

Untuk kode amatan 19 rata-rata menggunakan moda gerobak. Moda lainnya adalah sepeda motor dan mobil pick-up. detail pedagangnya adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 7 pedagang kode amatan 19

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
gorengan	gerobak	2	1x2m
rawon	gerobak	1	1x2m
gorengan	gerobak	2	1x2m
lampion	stan & tali	1	-
cilok bakar	sepeda motor	1	2x2m
angsle	gerobak	3	1x2m
ceker & ayam	gerobak	3	1x3m
kopi+rokok	gerobak	1	1x2m
kopi anglo	gerobak	2	1x1m
nasi goreng	gerobak	2	1x2m
empek2 Palembang	gerobak	2	1x2m
mie ayam	gerobak	2	1x2m
shomay	gerobak	1	1x2m
kupang	gerobak	1	1x2m
tahu goreng	gerobak	2	1x2m
degan	pick up	4	2x5m
bacem	pick up	2	2x5m
kacang rebus	gerobak	1	1x2m
nasi goreng ati	gerobak	1	1x2m
kopi	gerobak	2	1x2m
lalapan	gerobak	3	1x2m

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
soto ayam	gerobak	3	1x2m
STMJ	gerobak	3	1x2m

Sumber : Hasil survey

4.4.2.3. Pola ruang PKL

Pola ruang PKL pada kawasan ini rata-rata sama dengan pola ruang pada Segmen yang lain, terkecuali pada pola ruang PKL yang terkumpul pada kawasan depan Taman Krida Budaya yang terjadi setiap malam dan setiap hari minggu. Pada depan Taman Krida Budaya rata-rata menggunakan moda jualan yang mobil seperti gerobak dan sepeda motor atau mobil, karena mereka bersifat temporer activity. Luas moda gerobak rata-rata $1 \times 2 \text{ m}^2$, untuk mobil hingga $2 \times 4 \text{ m}^2$. Untuk PKL yang beroperasi pada hari minggu pagi lebih memakai tenda pada PKL yang berjualan diatas trotoar. Karena pada pagi hari kegiatan pejalan kaki hampir tidak ada, lebih pada kegiatan olah raga seperti jogging di dalam Taman Krida Budaya.

Pada aktivitas PKL ini juga dilayani parkir yang besar. Memanfaatkan bahu jalan, hingga median jalan. Untuk pembeli yang stop untuk sementara berhenti pada badan jalan tepatnya dilajur kiri atau lajur lambat.

Tabel 4. 8 Pola Ruang PKL segmen II

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
16	rokok, bensin & tambal ban	1	$1 \times 2 \text{ m}^2$	$2 \times 2 \text{ m}^2$	taman jalan	kios	on-street
17	Kopi & makanan	5	400 m^2	500 m^2	parkiran ruko + trotoar	tenda semi permanen	parkiran & on-street
18	ragam mamin	7	beragam	350 m^2	trotoar	beragam	bahu jalan, on-street & median jalan
19	ragam mamin	23	beragam	350 m^2	trotoar	beragam	bahu jalan, on-street & median jalan

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
20	martabak, kopi + gorengan	2	4x3 m ²	200 m ²	Trotoar & parkiran	gerobak, tenda semi permanen	on-street, parkiran ruko
21	nasi goreng	2	1x2 m ²	2x2 m ²	jalan	jalan	on-street
22	Rujak	1	2X3 m ²	6X4 m ²	jalan	mobil	on-street
23	Degan	1	2x1 m ²	3x4 m ²	parkiran ruko	sepeda	parkiran ruko
24	Rujak	1	2x1 m ²	4x4 m ²	parkiran ruko	rombong	parkiran ruko
25	terangbulan, kelontong + tambal ban	2	4x6 m ²	6x6 m ²	trotoar	semi permanen	on street
26	agen koran & kios rokok	2	1x2 m ²	2x2 m ²	trotoar	semi permanen	on-street

Sumber : Hasil survey

4.4.2.4. Karakter pembeli

Status sosial konsumen pada kawasan ini adalah umum, yaitu antara pelajar hingga orang bekerja. Cara penyajian yang cepat menjadi salah satu daya tarik dari PKL ini sehingga konsumen dapat segera melanjutkan aktivitasnya. Untuk penjual es degan dan rujak, konsumen cenderung dinikmati ditempat, akan tetapi lama konsumsinya dari 10-15menit. Dengan alat pelayanan bangku kecil 4 buah. Moda transportasi konsumen lebih banyak menggunakan sepeda motor.

Pada konsumen pasar minggu di depan Taman Krida Budaya status sosialnya adalah umum. Motivasi belanjanya adalah wisata olahraga dan kuliner, dimana setelah berolah raga di kawasan Krida Budaya yang lapang mereka mencari sarapan ditempat tersebut. Sebagian konsumen datang dengan jalan kaki, dan sebagian menggunakan sepeda motor dan mobil.

Konsumen pada PKL malam di depan Taman Krida Budaya ini status sosialnya adalah umum dengan umur yang beragam pula. Motivasi belanjanya untuk bersosial dengan golongannya sendiri. Sehingga mereka selalu datang dengan berkelompok. Dilihat dari status sosialnya yang umum, maka jenis moda mereka menggunakan 80% sepeda motor dan 20% mobil terlihat dari jumlah

kendaraan yang didata dari survey lapangan. Khusus untuk PKL pada depan Taman Krida Budaya sering kali klub-klub kendaraan bermotor parkir pada kawasan ini untuk berkumpul. Sehingga jumlah kendaraan parkir menjadi bertambah tidak hanya melayani pengunjung PKL.

Tabel 4. 9 Karakter pembeli

Kode amatan	jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
16	rokok,bensin& tambal ban	berdiri	5-30mnt	umum
17	kopi&makanan	lesehan	>1jam	anak muda
18	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	>1jam	umum
19	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	>1jam	umum
20	martabak, kopi+gorengan	duduk, lesehan, berdiri	5mnt, >1jam	anak muda
21	nasi goreng	berdiri	15menit	Umum
22	rujak	berdiri	5-30mnt	Umum
23	degan	duduk	20mnt	Umum
24	rujak	berdiri	10mnt	Umum
25	terangbulan, kelontong +tambal ban	berdiri	3mnt-30mnt	Umum
26	agen koran & kios rokok	berdiri	3mnt	umum

Sumber : hasil survey

4.4.3. Karakter PKL segmen III

4.4.3.1. Waktu

Pada segmen ini tidak terdapat PKL yang beroperasi dengan waktu lebih dari 10 jam atau tidak terdapat PKL yang beroperasi dari pagi hingga malam. Rata-rata dari pagi hingga sore atau sore hingga malam. Hal ini dikarenakan koridor di sini relatif sepi dan konsumennya berubah sesuai pergantian waktu. Hal ini terlihat dari PKL yang buka siang cenderung menjual makanan berat dan PKL malam cenderung menjual kopi dan gorengan. Dapat dilihat dari tabel dibawah bahwa terdapat 4 kode amatan yaitu kode amatan 27, 29, 32 dan 33 yang buka dari sore hingga malam. Serta hanya kode amatan 28, 30, 31 yang beroperasi pagi hingga sore.

Tabel 4. 10 Waktu operasional PKL segmen III





Kode amatan	jmlh pedagang	waktu	tempo	ritme	jenis dagangan
27	1	19.00-03.00	8jam	6hr/minggu	nasi goreng+kopi
28	5	08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikir
29	2	18.00-02.00	8jam	6hr/minggu	rokok, kopi & gorengan
30	4	08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	tenda, makanan, bensin, rokok
31	2	09.00-15.00	6jam	5hr/minggu	rokok & tambal ban
32	1	19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	kopi & gorengan
33	2	18.00-24.00	6jam	6hr/minggu	nasi goreng & mie goreng

Sumber : hasil survey

4.4.3.2. Jenis dagangan

Kawasan ini sebenarnya kurang diminati oleh konsumen. Hal ini terlihat dari lebih sepi aktivitas perdagangan dibandingkan lokasi lain. Dominasi jenis usaha pada PKL kurun waktu pagi hingga sore adalah berjualan rokok dan bensin, kemudian ada yang berjualan makanan berat. Pada PKL malam terdiri dari penjual kopidan gorengan sebanyak 2PKL dan nasi goreng dan mie goreng yang berjualan secara berdampingan.

Tabel 4. 11 Jenis dagangan PKL segmen III

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	pegawai
27	1	nasi goreng+kopi		3
28	5	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikir		2
29	2	rokok, kopi & gorengan		1
30	4	tenda,makanan, bensin, rokok		1-3
31	2	rokok & tambal ban		1
32	1	kopi & gorengan		6
33	2	nasi goreng & mie goreng		1

Sumber : hasil survey

4.4.3.3. Pola ruang PKL

Pada lokasi dan waktu operasi ini juga terdapat sekitar 4 titik pedangang kaki lima yang berjualan dengan memanfaatkan ruang terbuka publik yang luas sebagai tempat pelayanannya, seperti jalan, trotoar dan parkir ruko dengan luas antara 60m^2 hingga 600m^2 . Banyaknya tanah kosong, juga digunakan sebagai tempat berdagang, yang berupa bangunan semi permanen dan kios dengan luas moda antara $2 \times 1\text{m}^2$ hingga $4 \times 4\text{m}^2$.

Tabel 4. 12 Pola ruang PKL segmen III

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	parkir
27	nasi goreng + kopi	1	3x2	50m ²	parkiran ruko	rombong	parkiran ruko
28	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kiki	5	4x4 m ²	4x4 m ²	tanah kosong	semi permanen	on-street
29	rokok, kopi & gorengan	2	4x3 m ²	35 m ²	atas drainase , bahu jalan & jalan	moda semi permanen	on-street
30	tenda, makanan, bensin, rokok	4	4x4 m ²	4x4 m ²	tanah kosong	moda semi permanen	trotoar & bahu jalan
31	rokok & tambal ban	2	2x1 m ²	4x2 m ²	atas drainase & bahu jalan	kios	bahu jalan
32	kopi & gorengan	1	4x3 m ²	378 m ²	trotoar+ parkir ruko	tenda	on-street+parkiran ruko
33	nasi goreng & mie goreng	2	2x1m ²	6x3 m ²	jalan & trotoar	rombong	on-street

Sumber : hasil survey

4.4.3.4. Karakter pembeli

pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Pada siang hari biasanya adalah pegawai-pegawai dari kantor atau dari fasilitas perdagangan sekitar. Pada malam hari Status sosial konsumen pada PKL ini adalah pelajar dan mahasiswa. Motivasinya adalah bersosial dengan kelompoknya. Hal ini

mengakibatkan lama konsumsi di lokasi menjadi antara 1-2jam. Rata-rata alasan pemilihan lokasi disini karena jalanan bisa menjadi view yang bagus serta arus lalu lintasnya tidak mengganggu kelangsungan kegiatan PKL Untuk transportasi pengunjung rata-rata sepeda motor.

Tabel 4. 13Karakter Pembeli Segmen III

Kode amatan	jenis dagangan	Cara saji	Lama konsumsi	Konsumen
27	nasi goreng+kopi	lesehan	>30mnt	anak muda
28	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikiril	duduk	30mnt-1jam	umum
29	rokok, kopi & gorengan	lesehan	>1jam	anak muda
30	tenda,makanan, bensin, rokok	duduk	2mnt-1jam	umum
31	rokok & tambal ban	berdiri	2-15mnt	umum
32	kopi & gorengan	lesehan	>1jam	anak muda
33	nasi goreng & mie goreng	berdiri	10mnt	umum

Sumber : hasil survey

4.5. Aspirasi Masyarakat

Aspirasi dari masyarakat disini didapatkan melalui wawancara langsung kepada pengguna koridor jalan baik kepada para penjual maupun kepada para konsumen yang secara tidak langsung saling berhubungan dan selalu saling melengkapi.

3.5.1. Aspirasi Penjual

Aspirasi penjual yang ada di wilayah studi didapatkan dengan cara metode wawancara yang dilakukan kepada seluruh pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Dari mereka memiliki aspirasi yang berbeda-beda dari satu penjual dengan penjual lainnya. Pertanyaan yang diajukan dalam wawancara merupakan pertanyaan yang membutuhkan jawaban guna pengolahan data secara lebih lanjut. Hasil rekap wawancara dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel 4. 14 hasil rekap wawancara pedagang

Pertanyaan	Tanggapan
<u>Karakter umum:</u>	
Pendidikan	25% SMP 70% SMA 5% S1
Jumlah pekerja	30% 1 35% 2 25% 3 10% >3
Lama berdagang	30% 2th 35% 3th 35% >3th
<u>Karakter usaha, meliputi :</u>	
Sarana usaha	70% Rombong 20% Modifikasi kendaraan 10% Bangunan semi permanen
Tempat penitipan rombongan / tenda	50% Dititipkan

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

	50% Dibawa pulang
Model pengelompokkan	5% Sejenis 65% Beragam 30% Sendiri
Waktu berjualan	30% Pagi-Sore 50% Sore-Malam 20% Pagi-Malam
<u>Karakter lokasi :</u>	
Tempat berjualan	25% Bahu jalan 30% Trotoar 30% Halaman 5% Jalan
Luas tempat operasi	54% 2x5m 42% 3x10m 3% 500m 1% 1000m
Alasan pemilihan lokasi	80% Dilewati banyak orang 10% Lokasi luas 10% Pembeli nyaman
Jarak lokasi dengan tempat tinggal	5% <1km 35% 1-2km 30% 2-3km 30% >3km
Model perijinan	20% Paguyuban 70% Pemilik lahan saja 10% Tidak ada ijin sama sekali
<u>Kecenderungan PKL :</u> Pendapat pedagang tentang mana yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam	0% Sejenis 100% beragam

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

macam jenis dagangan	
Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada	30% Puas 70% Kurang puas
Hal-hal yang perlu diatur	30% Legalitas 50% Posisi rombongan yang lain 20% Posisi pembeli
Fasilitas yang perlu ditambah	60% Toilet 25% Penerangan 10% Listrik 5% Air bersih 0% Tempat sampah
Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap lokasi dagang	100% Puas 0% Tidak puas

Sumber : hasil survey

Dari wawancara yang telah dilakukan terhadap para pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Suromenggolo maka dapat diambil kesimpulan bahwa para penjual masih mengadopsi sistem berjualan yang ala kadarnya dengan kondisi yang secukupnya pula dan dengan modal yang hanya sedikit.

Penataan dalam segi penampilan moda jualan maupun dalam penyajian dagangan dan juga alat dagangan yang mereka pakai sehingga akan meningkatkan pendapatan mereka dan akan membuat mereka menjadi ber ciri khas. Dengan potensi yang ada maka perbaikan segala hal dalam penampilan dan berjualan akan dibutuhkan oleh pedagang kaki lima.

4.5.2. Aspirasi Konsumen

Konsumen ditujukan kepada para pembeli yang datang untuk membeli makanan ataupun minuman di pedagang kaki lima sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Aspirasi ini dibutuhkan untuk menjadi pertimbangan dalam penelitian dan sebagai usulan dari para pembeli yang menjadi lahan untuk mencari

nafkah bagi para penjual atau pedagang kaki lima. Dari aspirasi konsumen ini secara langsung akan mempengaruhi perilaku penjual. Konsumen yang dipilih memakai sample dari 50 orang dengan pengambilan sample secara acak dari pedagang yang satu dengan pedagang yang lainnya sehingga diharapkan dapat mendapatkan data secara akurat. Dibawah ini merupakan rekap hasil wawancara dengan para pembeli yang berhasil dihimpun untuk dijadikan acuan dalam penyusunan penulisan penelitian.

Tabel 4. 15 Rekap wawancara pembeli

Pertanyaan	Tanggapan
Mulai jam berapa membeli dan sampai jam berapa	<ul style="list-style-type: none"> Dengan hasil bervariasi tetapi dapat disimpulkan bahwa jam puncak pembelian paling tinggi berada pada jam 8 sampai jam 11 malam
Rata-rata berapa lama disini	<ul style="list-style-type: none"> 85% Rata-rata yang dapat disimpulkan antara 1 – 3 jam 15% tergantung keinginan
Rutinitas sering, jarang, atau sekali-kali	<ul style="list-style-type: none"> 30% hanya mampir 10% sering 70% jarang tergantung keinginan
Moda yang dipakai?	<ul style="list-style-type: none"> 15% mobil 85% sepeda motor
Alasan berbelanja di lokasi PKL?	<ul style="list-style-type: none"> 65% Suasana nyaman 5% Murah 30% Makanannya enak
Datang berkelompok / sendiri	<ul style="list-style-type: none"> 59% berkelompok 10% sendiri 30% berdua
Jenis dagangan yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> 80% makanan berat 20% gorengan
Jenis minuman yang biasa dipesan	<ul style="list-style-type: none"> 40% kopi 30% aneka es 30% ronde angkle
Jenis dagangan lain yang biasa dikonsumsi	<ul style="list-style-type: none"> 90% rokok 10% tidak ada
Cara penyajian yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> 80% dengan yang sudah ada 20% menginginkan model lainnya
Cara berjualan yang disukai	<ul style="list-style-type: none"> 80% lesehan 20% duduk

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Kepuasan dalam penyajian	<ul style="list-style-type: none"> • 70% puas • 25% tidak puas • 5% biasa saja
kepuasan pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • 65% puas • 20% tidak puas • 15% biasa saja
Kecukupan sarana penerangan	<ul style="list-style-type: none"> • 60% sudah cukup terang • 40% terasa masih remang remang
Tempat sampah / kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> • 80% kurang bersih terutama dari sampah • 20% bersih
Toilet	<ul style="list-style-type: none"> • 100% membutuhkan toilet
Aspirasi atau usulan pembeli	<ul style="list-style-type: none"> • 60% mengharapkan ada penataan sehingga dapat menjadi kawasan andalan di malam hari • 20% sudah bagus • 20% abstein

Sumber : Hasil survey

Kesimpulan dari wawancara yang telah dilakukan kepada pembeli atau konsumen yang hanya mampir ataupun konsumen tetap adalah dari mereka kebanyakan menginginkan untuk segera dilakukan penataan khususnya dari segi penampilan berjualan maupun dari segi menjajakan dagangan sehingga para pembeli dapat betah untuk menjadi konsumen di pedagang kaki lima sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Untuk masalah penerangan mereka menginginkan lebih diberi sarana penerangan yang lebih terang dengan penataan lampu yang teratur sehingga akan lebih membantu aktivitas PKL dan tidak terkesan suram. Serta toilet adalah hal wajib dalam fasilitas publik, tidak ubahnya juga aktivitas PKL yang menyedot banyak konsumen. Untuk cara berjualan para pembeli masih menginginkan model berjualan dengan cara lesehan karena dapat terasa lebih longgar dan mereka dapat berada di tempat manapun dengan leluasa meskipun mereka sedang mengadakan perkumpulan atau pertemuan.

BAB V

Analisa

5.1. Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima

Analisa karakteristik pedagang kaki lima dilakukan untuk mengetahui karakter Pedagang Kaki Lima di jalan Soekarno-Hatta Kota Malang. Analisa ini terdiri dari waktu berjualan, jenis dagangan, cara berdagang, kondisi moda jualan, kebutuhan ruang jalan serta kondisi fasilitas dan utilitas. Hasil dari kegiatan analisa dapat digunakan sebagai acuan untuk menjadi dasar dalam penataan ruang Pedagang Kaki Lima pada wilayah tersebut. Penjelasan dari masing-masing analisa dapat dilihat pada uraian di bawah ini:

1. Analisa Waktu Berjualan

Analisa waktu berjualan untuk mengetahui waktu berjualan, lama berjualan dan tempo berjualan PKL di koridor jalan Soekarno-Hatta. Berikut analisa waktu berjualan PKL segmen I, II dan III.

Pada segmen I terdapat 5 kode amatan yang beroperasi pagi hingga malam dan 5 kode amatan pula yang buka dari sore hingga malam. Hal ini menyebabkan tingginya aktivitas PKL pada malam hari

Tabel 5. 1 Waktu berjualan segmen I

Kode amatan	jenis dagangan		waktu	tempo	ritme	kesimpulan
5	Rokok & bensin	Pagi - malam	08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	Tempo berjualan rata-rata 7jam/hari Waktu berjualan para PKL didominasi dengan mulai berjualan pagi-malam (5 titik amatan) dan sore-malam (5 titik amatan). Sehingga terdapat jam puncak aktivitas PKL pada sift sore-malam selama satu minggu penuh
6	Rokok & bensin		08.00-24.00	16jam	7hr/minggu	
14	tambal ban		09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	
15	rokok, bensin & tambal ban		09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	
10	Rokok & bensin		09.00-19.00	12jam	7hr/minggu	
12	bakso	Pagi -	09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	
13	minuman		09.00-14.00	7jam	7hr/minggu	

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

2	ahli kunci		09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	
0	hewan peliharaan		10.00-15.00	5jam	6hr/minggu	
3	ragam makanan	Sore - malam	17.00-24.00	7jam		
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen		17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	
9	soto kambing		17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	
1	tahu petis, gorengan		19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	
7	kopi& makanan		17.00-01.00	6jam	6hr/minggu	
11	makanan		18.00-23.00	5jam	6hr/minggu	

Sumber: hasil analisa

Terdapat 4 kode amatan dengan 32 PKL yang beroperasi dari sore hingga malam, hal ini menunjukkan dominasi aktivitas PKL pada waktu ini. Lama operasi rata-rata 7 jam

Tabel 5. 2 Waktu berjualan segmen II

Kode amatan	jmlh pedagang	jenis dagangan	waktu	tempo	ritme	kesimpulan	
16	1	rokok, bensin & tambal ban	Pagi - malam	09.00-24.00	15jam	7hr/minggu	Waktu berjualan PKL segmen II didominasi mulai dari jam 17.00 –24.00 atau shift sore-malam yaitu terdapat 32 pedagang pada shift ini. Lama shift rata-rata 7jam yang
25	2	terangbulan,kelontong +tambal ban		07.00-21.00	14jam	7hr/minggu	
18	7	ragam mamin	Pagi - sore	05.00-11.00	6jam	1hr/minggu	
26	2	agen koran & kios rokok		06.00-16.00	10jam	6hr/minggu	
22	1	rujak		09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	
23	1	degan		09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	
24	1	rujak		09.00-15.00	6jam	6hr/minggu	
17	5	kopi& makanan	- m	17.00-02.00	7jam	6hr/minggu	

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

19	23	ragam mamin		17.00-24.00	7jam	7hr/minggu	dipakai selama 7hari kerja PKL
20	2	martabak, kopi+ gorengan		16.00-24.00	8jam	7hr/minggu	
21	2	nasi goreng		19.00-02.00	7jam	7hr/minggu	

Sumber: hasil analisa

Pada segmen ini aktivitas PKL berimbang dominasi waktunya antara waktu pagi hingga sore dengan sore hingga malam. Terlihat dari seimbangnya jumlah titik amatan pada masing-masing shift tersebut. Akan tetapi pada kode amatan 28 dan 30 terdapat 5 dan 4 PKL, sehingga dapat diputuskan dominasi waktu operasi adalah pada shift pagi-sore walaupun tidak terlalu tinggi dominasinya.

Tabel 5. 3 Waktu berjualan PKL Segmen III

Kode amatan	jmlh pedagang	jenis dagangan		waktu	tempo	ritme	kesimpulan
26	2	agen koran & kios rokok	Pagi - sore	06.00-16.00	10jam	6hr/minggu	Waktu jualan PKL segmen III tidak terdapat shift pagi-malam. Segmen ini didominasi mulai dari pukul 06. 00-16.00 atau shift pagi hingga sore dengan 13 pedagang. Rata-rata shift berjalan dengan tempo 7 jam
28	5	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikiril		08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	
30	4	tenda, makanan, bensin, rokok		08.00-15.00	7jam	6hr/minggu	
31	2	rokok & tambal ban		09.00-15.00	6jam	5hr/minggu	
27	1	nasi goreng+kopi	Sore - malam	19.00-03.00	8jam	6hr/minggu	
29	2	rokok, kopi & gorengan		18.00-02.00	8jam	6hr/minggu	
32	1	kopi & gorengan		19.00-02.00	7jam	6hr/minggu	
33	2	nasi goreng & mie goreng		18.00-24.00	6jam	6hr/minggu	

Sumber: hasil analisa

Kesimpulan waktu jualan

Dari hasil analisa waktu jualan PKL dapat disimpulkan :

1. Tempo berjualan rata-rata 7jam/hari selama 7hari kerja PKL.
2. Segmen I dominasi antara pagi-malam dengan sore-malam imbang, oleh karena itu terjadi penumpukan aktivitas PKL pada malam hari.

3. Segmen II didominasi dengan mulai berjualan sore-malam.
4. Segmen III didominasi berjualan pagi hingga sore.
5. PKL segmen III tidak terdapat shift pagi-malam.

Dari uraian tersebut hal yang menarik adalah PKL di koridor Soekarno Hatta semakin ke selatan koridor Sukarno Hatta PKL dengan waktu operasi pagi-malam semakin tinggi. PKL ini adalah pemenuh kebutuhan akan transportasi seperti tambal ban, bensin dan kios rokok. Hal tersebut menunjukkan semakin tingginya pengguna jalan koridor Soekarno-hatta pada sisi selatan hingga malam hari menyebabkan tinggi pula kebutuhan akan PKL jenis ini.

2. Jenis Dagangan

Analisa jenis dagangan dilakukan untuk mengetahui dominasi jenis dagangan yang ada serta cara penyajian yang dilakukan.

Pada segmen I terbanyak berdagang rokok dan bensin, hal ini dimungkinkan terjadi karena kawasan segmen I ini memiliki aktivitas lalu lintas tersibuk, sehingga para pedagang banyak yang memilih produk ini agar dapat memperoleh banyak konsumen.

Tabel 5. 4 Jenis Dagangan PKL Segmen I

Kode amatan	jumlah pedagang	Jenis Dagangan	Kesimpulan
2	1	ahli kunci	Jenis dagangan PKL segmen I didominasi oleh rokok dan bensin
12	1	bakso	
10	1	rokok&bensin	
0	2	hewan peliharaan	
7	1	kopi&makanan	
11	2	makanan	
13	1	minuman	
8	3	nasi goreng,roti bakar bandung, molen	
3	4	ragam makanan	
5	1	rokok&bensin	
6	1	rokok&bensin	
15	1	rokok, bensin& tambal ban	
9	1	soto kambing	
1	3	tahu petis,gorengan	
14	1	tambal ban	

Sumber: hasil analisa

Dominasi jenis dagangan ragam makanan minuman mendominasi kawasan ini. Ragam makanan minuman ini adalah sekumpulan PKL yang berdagang secara berkelompok besar.

Tabel 5. 5 Jenis Dagangan PKL Segmen II

Kode amatan	Jumlah pedagang	Waktu	Jenis Dagangan	Kesimpulan
26	2	06.00-16.00	agen koran & kios rokok	PKL segmen II jenis dagangan ragam mamin.
23	1	09.00-15.00	degan	
17	5	17.00-02.00	kopi&makanan	
20	2	16.00-24.00	martabak, kopi+gorengan	
21	2	19.00-02.00	nasi goreng	
18	7	05.00-11.00	ragam mamin	
19	23	17.00-24.00	ragam mamin	
16	1	09.00-24.00	rokok,bensin & tambal ban	
22	1	09.00-15.00	rujak	
24	1	09.00-15.00	rujak	
25	2	07.00-21.00	terangbulan, kelontong +tambal ban	

Sumber: hasil analisa

Pada segmen ini terbanyak adalah PKL penjual nasi goreng, disusul adalah penjual kopi hal ini menandakan kawasan ini juga ramai pada malam hari.

Tabel 5. 6 Jenis Dagangan PKL Segmen III

Kode amatan	Jumlah pedagang	Waktu	Jenis Dagangan	Kesimpulan
28	5	08.00-15.00	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikir	Jenis dagangan PKL segmen III didominasi perdagangan nasi goreng.
32	1	19.00-02.00	kopi & gorengan	
33	2	18.00-24.00	nasi goreng & mie goreng	
27	1	19.00-03.00	nasi goreng+kopi	
31	2	09.00-15.00	rokok & tambal ban	
29	2	18.00-02.00	rokok, kopi & gorengan	
30	4	08.00-15.00	tenda, makanan, bensin, rokok	

Sumber: hasil analisa

Kesimpulan:

1. Jenis dagangan PKL segmen I didominasi oleh rokok dan bensin
2. PKL segmen II jenis dagangan ragam makanan dan minuman
3. Jenis dagangan PKL segmen III didominasi perdagangan nasi goreng.

Dengan melihat sebagian besar PKL berjualan makanan, untuk cara penyajian dilakukan secara bermacam-macam. Pedagangan makanan dengan menggunakan gerobak sebagai tempat berjualan, sebagian tempat

tidak permanen yaitu tenda yang bisa dibongkar pasang saat mulai dan selesai berjualan. Untuk jumlah pegawai didominasi 1 orang yang merupakan pemilik usaha itu sendiri.

3. Cara Berdagang

Cara berdagang PKL dengan cara mendatangi lokasi tempat jualan mereka masing-masing dengan menggunakan tenda ada juga kios yang tanpa atap. Tempat PKL berjualan setiap harinya dengan memanfaatkan ruang yang sama bisa dibidang setiap PKL sudah memiliki kapling masing-masing sehingga tidak terjadi saling berebut.

4. Kondisi Moda Jualan

Moda jualan para PKL terdiri dari gerobak, mobil dan bangunan tidak permanen. Tenda-tenda yang bisa dibongkar pasang banyak digunakan para PKL. Kondisi Moda gerobak pada kode amatan 8, 12 kurang terawat dan tidak seragam. Mulai dari bentuk, warna hingga cara peletakan. Hal ini menyebabkan kurangnya kesan kompak pada gerobak-gerobak ketika berjajar. Pada tenda bongkar pasang pada segmen ini tidak ada yang berdekatan, sehingga poin amatan hanya pada keserasian warna dan perawatan tenda yang kurang terawat.

Tabel 5. 7 Kondisi moda jual segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Kondisi moda	Kondisi ruang pelayanan
0	hewan peliharaan		-	Barang-barang berceceran	Berada pada trotoar dan bahu jalan
1	tahu petis, gorengan		pikulan	Tidak terawat	Ruang pelayanan tidak terakomodir. Pembeli mencari ruangnya sendiri




Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Kode amatan	jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Kondisi moda	Kondisi ruang pelayanan
2	ahli kunci		kios	Tidak serasi dengan fisik binaan, tidak terawat	Berada pada bahu jalan. Transaksi yang cepat dan jarang mengakibatkan arus lalu lintas tidak terganggu
3	ragam makanan		tenda	Tidak serasi dengan fisik binaan, tidak terawat	Berada pada bahu jalan
5	rokok&bensin		kios	Terawat	Berada pada bahu jalan. Transaksi yang cepat mengakibatkan arus lalu lintas tidak terganggu
7	kopi&makanan ringan		kios	Tidak terawat	Berada pada bahu jalan
8	nasi goreng,roti bakar bandung, molen		tenda	Terawat tetapi tidak kompak dalam tata letak	Tidak terdapat tempat parkir yang baku
9	soto kambing		gerobak	Terawat tetapi kurang harmonis dengan fisik binaan setempat	Berada pada bahu jalan
10	Es		tenda semi permanen	Tidak terawat	Berada pada parkiran ruko
11	Rokok & bensin		Gerobak & stan bensin	Tidak terawat	Berada pada parkiran ruko

Tabel bersambung ke halaman berikutnya



Sambungan tabel

Kode amatan	jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Kondisi moda	Kondisi ruang pelayanan
12	Rokok & bensin		gerobak	Terawat	Berada pada parkir ruko
13	Minuman		gerobak	Tidak terawat	Berada pada bahu dan badan jalan
14	tambal ban		kios	Tidak terawat	Berada pada bahu dan badan jalan. Pelayanan yang lama kadang mempengaruhi lalu lintas
15	rokok, bensin & tambal ban		kios	Tidak terawat	Berada pada bahu jalan. Berada pada bahu jalan. Transaksi yang cepat mengakibatkan arus lalu lintas tidak terganggu

Sumber : hasil analisa

Pada segmen II kios rokok (kode amatan 16 dan 26) tidak rapi seperti segmen lain. Hal ini dikarenakan tidak adanya sponsor yang biasanya memberikan bantuan kios yang bagus dan rapi. Tenda-tenda semi permanen pada kode amatan 17, 19 dan 20 sangat tidak terawat dan terkesan seadanya. Untuk gerobak rata-rata bagus, karena ditopang pencahayaan masing-masing gerobak yang terang, walaupun pada beberapa gerobak khususnya penjual nasi goreng yang tidak dilengkapi penerangan memberi kesan gelap dan tidak terawat. Lebih jelasnya analisa segmen II ini dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 5. 8 Kondisi moda jual segmen II

Kode amatan	Jml h	Jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Bentuk moda	Kondisi ruang pelayanan
16	1	rokok, bensin & tambal ban		kios	Tidak terawat	Berada pada trotoar dan jalan
17	5	kopi&makanan		tenda semi permanen	Tidak terawat dan menutupi fisik binaan belakangnya	Dilayani karpet dan meja. Menghabiskan ruang pejalan kaki
18	7	ragam mamin		beragam	Tidak terawat	Dilayani karpet dan meja. Menghabiskan ruang pejalan kaki
19	23	ragam mamin		beragam	Tidak semua moda terawat dengan baik dan tata letak tidak kompak	Dilayani karpet dan meja. Menghabiskan ruang pejalan kaki
20	2	martabak, kopi+gorengan		gerobak, tenda semi permanen	Tenda tidak terawat dan tidak sesuai dengan fisik binaan	Dilayani karpet dan meja. Menghabiskan ruang pejalan kaki serta kondisi trotoar yang sudah rusak

Tabel bersambung ke halaman berikutnya



Lanjutan tabel

Kode amatan	Jml h	Jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Bentuk moda	Kondisi ruang pelayanan
21	2	nasi goreng		jalan	Tidak terawat	Berdiri di jalan
22	1	rujak		mobil	terawat	Dilayani kursi plastik
23	1	degan		sepeda	terawat	Menghabiskan ruang pejalan kaki
24	1	rujak		rombong	terawat	berdiri
25	2	terangbula n, kelontong + tambalan		semi permanen	Tidak terawat tetapi warna agak sesuai dengan fisik binaan	berdiri
26	2	agen koran & kios rokok		semi permanen	Tidak terawat	memanfaatkan ruang pejalan kaki

Sumber : hasil analisa

Kondisi moda jual pada segmen III didominasi bangunan semi permanen. Terdapat 11 bangunan semi permanen tepatnya pada kode amatan 28, 29, dan 30. Kondisi seadanya, kayu-kayu yang tidak dicat dan lapuk terkena cuaca ditambah lagi banner-banner iklan yang terpasang serampangan membuat terlihat sangat kotor. Pada titik amatan 32 terdapat penjual kopi dengan moda tenda juga terpasang dengan serampangan dan tidak dilengkapi dengan penerangan, sehingga terkesan paling gelap dan kotor bila dibandingkan bangunan-bangunan ruko yang terang dan bersih. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel analisa berikut.

Tabel 5. 9 Kondisi moda jual segmen III

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Kondisi moda	Kondisi ruang pelayanan
27	1	nasi goreng+kopi		rombong	Tidak terawat	parkiran ruko dengan dilayani karpas, terkesan kurang terawat
28	5	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikil		semi permanen	Tidak terawat	Pembeli dilayani dalam bangunan
29	2	rokok, kopi & gorengan		semi permanen	Kurang terawat	on-street dilayani alas menggunakan karpas bekas banner dan meja kecil
30	4	tenda,makanan, bensin, rokok		semi permanen	Tidak terawat	Pembeli berada pada bangunan semi permanen

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode amatan	jmlh	Jenis dagangan	Foto	Bentuk moda	Kondisi moda	Kondisi ruang pelayanan
31	2	rokok & tambal ban		kios	Tidak terawat	Pembeli pada bahu jalan
32	1	kopi & gorengan		tenda	Tidak terawat	Pembeli menentukan lokasi konsumsi sehingga tidak terjadi kekompakan dalam tata letak konsumen
33	2	nasi goreng & mie goreng		rombong	Tidak terawat	Pembeli di jalan

Sumber : hasil analisa

5. Ruang Jualan

Analisa ruang jualan untuk mengetahui ruang jalan yang digunakan oleh PKL. PKL paling banyak memanfaatkan parkiran ruko sebagai tempat berjualan sekaligus sebagai tempat parkir, sedangkan untuk penggunaan bahu jalan lebih sedikit. Bahu jalan paling didominasi sebagai tempat untuk parkir. Lebih jelas lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 5. 10 Ruang jualan moda kios

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bentuk moda	parkir
2	segmen I	1	ahli kunci	1x1	2x2	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
5	segmen I	1	rokok& bensin	1x3	2x4	bahu jalan	kios	bahu jalan
6	segmen I	1	rokok& bensin	1x3	2x4	bahu jalan	kios	bahu jalan
11	segmen I	2	makan an	1x2	3x3	parkiran ruko	kios	parkiran ruko
15	segmen I	1	rokok, bensin & tambal	1x3	2x2	taman jalan	kios	on-street

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

			ban					
16	segmen II	1	rokok, bensin & tambal ban	1x3	2x2	taman jalan	kios	on- street
31	segmen III	2	rokok & tambal ban	1x3	2x4	atas drainase & bahu jalan	kios	bahu jalan

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 11 Ruang jualan moda gerobak

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bentuk moda	parkir
8	segmen I	3	nasi goreng, roti bakar bandun g, molen	1x2	6x3	parkiran toko	gerobak	parkiran toko
10	segmen I	1	bakso& bensin	1x3	3x4	parkiran ruko	gerobak & stan bensin	parkiran ruko
12	segmen I	1	bakso	1x2	4x4	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
13	segmen I	1	minuma n	1x2	4x4	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
21	segmen II	2	nasi goreng	1x2	2x2	jalan	gerobak	on- street
24	segmen II	1	rujak	1x2	4x4	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
27	segmen III	1	nasi goreng+ kopi	3x2	52m2	parkiran ruko	gerobak	parkiran ruko
33	segmen III	2	nasi goreng & mie goreng	1x2	6x3	jalan & trotoar	gerobak	on- street

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 12 Ruang jualan moda tenda

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bentuk moda	parkir
3	segmen I	4	ragam makana n	2x2	323m2	halaman kampus	tenda	halaman kampus

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bentuk moda	parkir
7	segmen I	1	kopi&makanan	2x3	132m ²	parkiran ruko	tenda	parkiran ruko(sepeda) &bahu jalan(mobil)
17	segmen II	5	kopi&makanan	4x3	659m ²	parkiran ruko+trotoar	tenda	parkiran & on-street
20	segmen II	2	martabak, kopi+gorengan	4x3	60m ²	trotoar&parkiran	gerobak, tenda	on-street, parkiran ruko
32	segmen III	1	kopi & gorengan	4x3	378m ²	trotoar+parkiran ruko	tenda	on-street+parkiran ruko

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 13 Ruang jualan moda bangunan semi permanen

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bentuk moda	parkir
9	segmen I	1	soto kambing	3x4	3x4	bahu jalan	semi permanen	bahu jalan
14	segmen I	1	tambalan	2x4	2x5	bahu+atas drainase	semi permanen	bahu+on street
25	segmen II	2	terangbulan, kelontong +tambalan	4x6	6x6	trotoar	semi permanen	on street
26	segmen II	2	agen koran & kios rokok	1x2	2x2	trotoar	semi permanen	on-street
28	segmen III	5	degan, rujak, rokok, terang bulan	4x4	4x4	tanah kosong	semi permanen	on-street

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bntuk moda	parkir
29	segmen III	2	rokok, kopi & gorengan	4x3	35m ²	atas drainase, bahu jalan & jalan	semi permanen	on-street
30	segmen III	4	tenda, makanan, bensin, rokok	4x4	4x4	tanah kosong	semi permanen	trotoar & bahu jalan

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 14 Ruang jualan moda mobil

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bntuk moda	parkir
22	segmen II	1	rujak	2X5	6X4	jalan	mobil	on-street

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 15 Ruang jualan moda pikulan

Kode	Segmen	Jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	Lokasi	Bntuk moda	Parkir
1	segmen I	3	tahu petis, gorengan	2x1	3x4	bahu jalan	pikulan	bahu jalan & on-street

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 16 Ruang jualan moda sepeda

Kode	Segmen	Jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	Lokasi	Bntuk moda	parkir
23	segmen II	1	degan	2x1	3x4	parkiran ruko	sepeda	parkiran ruko

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 17 Ruang jualan kelompok besar PKL

Kode	segmen	jmlh	Jenis dgng	Luas moda	Luas layan	lokasi	Bntuk moda	parkir
18	segmen II	7	ragam mamin	beragam	407m ²	trotoar	beragam	bahu jalan, on-street & median jalan

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

19	segmen II	23	ragam mamin	beraga m	407m ²	trottoar	beragam	bahu jalan, on- street & median jalan
----	-----------	----	----------------	-------------	-------------------	----------	---------	--

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 18 Analisa Karakteritik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan luas moda jualan

Kebutuhan ruang jualan		Kondisi tapak	Bentuk moda jualan	Hasil analisa
1x1 m ²	1x3 m ²	9 pedagang berjualan di trotoar, parkir dan bahu jalan	kios	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x3 m ² memiliki bentuk moda dari kios
1x2 m ²	2x3 m ²	12 pedagang berjualan di trotoar, parkir ruko & bahu jalan	gerobak	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari gerobak.
2x2 m ²	3x4 m ²	13 pedagang berjualan di parkir ruko & bahu jalan	Tenda	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 3x4 m ² memiliki bentuk moda dari tenda
1x2 m ²	4x6 m ²	17 pedagang berjualan di tanah kosong, bahu & trotoar	Bangunan semi permanen	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 4x4 m ² memiliki bentuk moda dari bangunan semi permanen
2x5 m ²		1 pedagang berjualan di badan jalan	Mobil	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 2x5 m ² memiliki bentuk moda dari mobil
1x2		3 pedagang berjualan di badan jalan	Pikulan	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari pikulan
1x2		1 pedagang berjualan di badan jalan	Sepeda	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari sepeda

Sumber :Hasil Analisa

Tabel 5. 19 Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan kebutuhan ruang jualan

Kebutuhan ruang jualan		Kondisi tapak	Bentuk moda jualan	Hasil analisa
2x2 m ²	2x4 m ²	9 pedagang berjualan di trotoar, parkir dan	kios	Kebutuhan ruang jualan

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

Kebutuhan ruang jualan		Kondisi tapak	Bentuk moda jualan	Hasil analisa
		bahu jalan		rata-rata 2x4 m ² memiliki bentuk moda dari kios
3x4 m ²	12 m ²	12 pedagang berjualan di trotoar, parkir ruko & bahu jalan	gerobak	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 4x4 m ² memiliki bentuk moda dari gerobak. Serta seluas 3x6 untuk sekumpulan gerobak
60 m ²	659 m ²	13 pedagang berjualan di parkir ruko & bahu jalan	Tenda	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 130 m ² memiliki bentuk moda dari tenda
2x2 m ²	35 m ²	17 pedagang berjualan di tanah kosong, bahu & trotoar	Bangunan permanen semi	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 4x4 m ² memiliki bentuk moda dari bangunan semi permanen
6x4 m ²		1 pedagang berjualan di badan jalan	Mobil	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 6x4 m ² memiliki bentuk moda dari mobil
3x4		3 pedagang berjualan di badan jalan	Pikulan	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 3x4 m ² memiliki bentuk moda dari pikulan
3x4		1 pedagang berjualan di badan jalan	Sepeda	Kebutuhan ruang jualan rata-rata 3x4 m ² memiliki bentuk moda dari sepeda
407 m ²		2 kelompok besar PKL di bahu dan trotoar jalan	Kelompok besar PKL	Merupakan kumpulan PKL dalam satu kawasan yang berada di pinggir koridor jalan

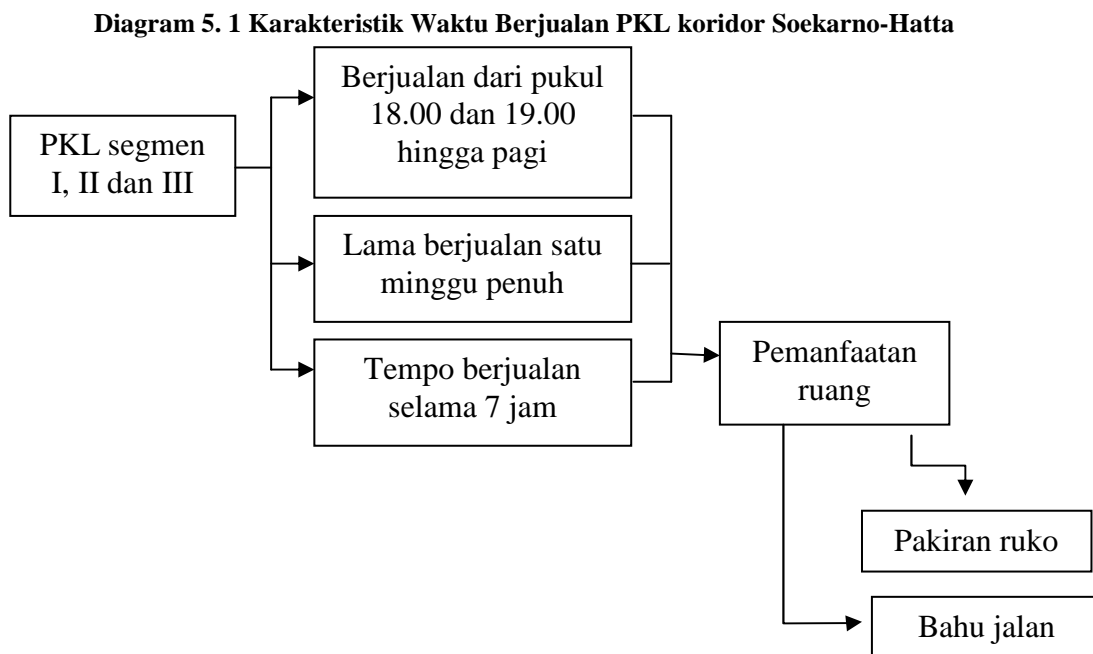
Sumber : Hasil Analisa

Kebutuhan ruang jualan dari berbagai macam ruang jualan yang memiliki luas bervariasi berbeda antara satu dengan yang lainnya, tergantung kondisi tapak dan bentuk moda jualan yang digunakan. Dari tabel Analisa Karakteristik Pedagang Kaki Lima Berdasarkan kebutuhan ruang jualan, ditarik kesimpulan bahwa kebutuhan ruang jualan antara 2x4m² – 130 m² memiliki bentuk moda dari gerobak dorong, mobil hingga tenda terpal. Kebutuhan ruang jualan pedagang kaki lima sedikit banyak dipengaruhi oleh pembeli yang datang.

Kesimpulan

Berdasarkan analisa dari 3 segmen PKL di koridor Soekarno Hatta waktu berjualan, jenis dagangan, cara berdagang, kondisi moda dan kondisi ruang maka diperoleh kesimpulan untuk karakteristik PKL Soekarno-Hatta didominasi berjualan pada malam hari hingga pagi, lama berjualan selama satu minggu penuh

dengan setiap hari berjualan selama 7 jam. Koridor ini didominasi oleh PKL dengan jenis dadagangan makanan, saat berjualan PKL ditemani oleh satu karyawan dengan menggunakan gerobak dan tenda-tenda yang ditempatnya di parkiran ruko dan bahu jalan. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada bagan di bawah ini:



6. Kondisi Fasilitas dan Utilitas

Analisa kondisi fasilitas utilitas terdiri dari penerangan, listrik, tempat sampah, drainase limbah, toilet, parkir dan tempat penitipan gerobak.

a. Penerangan

Pada jalan Soekarno-Hatta penerangan jalan sudah terpasang secara rapi dan teratur mengingat jalan ini juga merupakan jalan provinsi. Lampu penerangan jalan selain memberikan fungsi utama sebagai penerang jalab juga dimanfaatkan sebagai lampu penerangan para PKL. Tentunya hal tersebut juga memberikan manfaat yang baik bagi para PKL.

b. Utilitas Listrik

Mengingat para PKL memanfaatkan ruang untuk berjualan seperti pada bahu jalan, ruang milik jalan, trotoar dan dalam ruko, maka untuk

pemenuhan kebutuhan seperti listrik mereka dengan menumpang pada ruko-ruko setempat dengan tarif Rp 10.000 /malam. Hal tersebut sudah biasa dilakukan oleh PKL di kota manapun. Kebutuhan listrik tidak bisa dilayani oleh pemerintah langsung karena pada dasarnya tempat yang mereka gunakan untuk berjualan bukanlah tempat yang semestinya digunakan untuk berjualan. Pemenuhan kebutuhan listrik seperti tersebut merupakan satu-satunya solusi yang menguntungkan oleh beberapa pihak meliputi PKL itu sendiri, ruko setempat dan pemerintah karena bisa menekan pencurian listrik yang berasal dari tiang-tiang listrik di jalan, sehingga tidak merugikan negara.

c. Tempat Sampah

Koridor jalan Soekarno Hatta dan tempat parkir ruko yang dimanfaatkan ruangnya sebagai tempat berjualan tidak semuanya dilengkapi oleh bak sampah. Namun semua PKL diwajibkan bertanggung jawab terhadap tempat jualannya masing-masing kemudian membuang secara mandiri dengan bantuan petugas kebersihan. Iuran dikenakan sebesar Rp 100.000/bulan. Sistem pembuang sampah seperti tersebut akan tetap dipertahankan karena terbukti bisa menjaga kebersihan koridor jalan Soekarno-Hatta.

d. Drainase Limbah

Sepanjang koridor jalan Soekarno sudah dilengkapi dengan drainase yang sebagian besar merupakan drainase tertutup. Sehingga hal tersebut memudahkan PKL untuk membuang limbah cair hasil saat berjualan.

e. Toilet

Mengingat PKL yang terdapat di sepanjang koridor Soekarno berjualan di lokasi yang seharusnya tidak digunakan sebagai tempat berjualan seperti bahu jalan, maka tentunya pada kawasan PKL ini wajar rasanya jika tidak dilengkapi dengan toilet. Selama ini untuk pemakaian toilet ruko warnet dan toilet Taman Krida Budaya sehingga menjadi kurang nyaman. Untuk itu dibutuhkan mobil toilet keliling keliling yang bisa diparkir pada koridor ini untuk memberikan pelayanan pada PKL dan

konsumen, khususnya pada malam hari, mengingat puncak PKL berjualan mulai dari sore hingga malam hari yaitu pukul 17.00-24.00.

f. Parkir

Parkir PKL dan pembeli pada Koridor Soekarno Hatta sebagian besar memanfaatkan bahu jalan yang sudah dikelompokkan pada jalan sebelah kiri. Sistem parkir on street tidak terlalu mengganggu pengguna jalan karena koridor jalan ini lebar dan terdiri dari 2 lajur. Namun bahu jalan bukan tempat yang tepat untuk parkir, sebaiknya kedepannya sistem parkir dikelompokkan menjadi 1 pada setiap segmen PKL jadi terdiri dari 3 kelompok parkir sehingga bisa mengurangi kemacetan pada jam-jam puncak tertentu.

g. Penitipan Gerobak

Spot penitipan gerobak dagang PKL pada lahan belakang Taman Krida Budaya, sisi selatan ruko Happy Puppy, Sisi Utara Ruko depan Taman Krida Budaya. Tempat penitipan tersebut sudah dianggap sesuai karena tidak mengganggu pengguna jalan.

Kesimpulan

PKL memanfaatkan :

1. Lampu penerangan jalan sebagai penerangan moda dan ruang pelayanan
2. Listrik tetap menyambung pada ruko, hal ini dapat mengefisiensi biaya apabila dibandingkan bila PKL menggunakan genset.
3. Pembuangan sampah menggunakan sistem mandiri.
4. Drainase pada kawasan ini mencukupi untuk pembuangan limbah cair, terutama pada PKL makanan & minuman.
5. Dibutuhkannya mobile toilet yang dapat disediakan oleh DKP.
6. Dikelompokkan menjadi satu lokasi parkir besar pada setiap batas lokasi segmen.
7. Penitipan gerobak lahan belakang Taman Krida Budaya, sisi selatan ruko Happy Puppy, Sisi Utara Ruko depan Taman Krida Budaya

5.2. Analisa Karakter Konsumen

5.2.1. Analisa Pola sosial

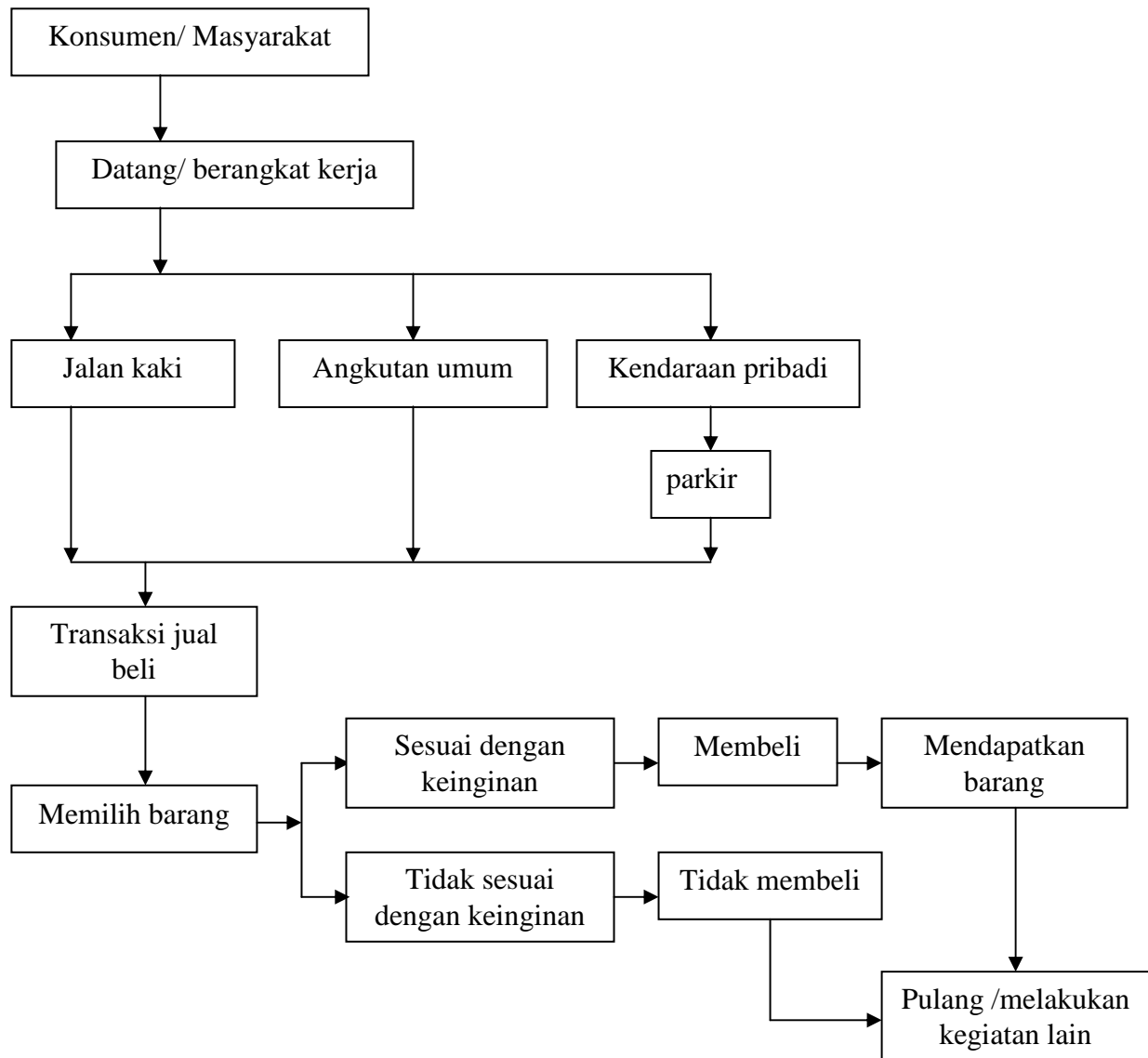
A. Karakter Umur, Status pekerjaan, Motivasi belanja

Pembeli yang datang pada lokasi pedagang kaki lima (PKL), pada umumnya berasal dari semua lapisan masyarakat. Baik yang berpenghasilan menengah ke atas dan menengah ke bawah. Dari orang tua, remaja dan anak – anak dan berasal dari kota itu sendiri dan dari kota atau kabupaten yang berbatasan langsung dengan kota yang menjadi tempat kegiatan pedagang kaki lima (PKL) tersebut. Pada lokasi pedagang kaki lima (PKL) Soekarno-Hatta (Suhat) pembelinya sama seperti pembeli pedagang kaki lima (PKL) pada umumnya. Dimana pembelinya berasal dari semua lapisan masyarakat. Kegiatan pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang koridor Suhat terletak di tempat yang strategis yaitu di jantung Kota Malang. Sehingga pembelinya berasal dari kota Malang dan luar kota Malang. Sehingga sirkulasi pembeli, ada yang berasal dari kota Malang dan dari kabupaten Malang. Melihat sirkulasi kendaraan dari pada pembeli yang berasal dari Kota Malang dan Kabupaten Malang yang bisa dikatakan dapat menimbulkan kesemrawutan pada jalan Soekarno-Hatta ini. Sehingga dapat mengganggu kelancaran jalan tersebut. Hal ini juga di dukung oleh kegiatan PKL yang masih terpisah – pisah. Dari hasil survey dan kuisioner, pembeli yang berasal dari kota Malang sebanyak 85% dan pembeli yang berasal dari kabupaten Malang 15%.

Kesimpulan dari karakteristik pembeli pedagang kaki lima (PKL) jalan Soekarno-Hatta dengan 2 segmen yaitu memiliki kebiasaan selalu membawa kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil sebagai moda untuk berkunjung ke lokasi PKL jalan Soekarno-Hatta dengan adanya kebiasaan ini maka kegiatan PKL perlu disediakan tempat khusus untuk memarkir kendaraan. Pada umumnya pengunjung berasal dari Kota Malang dan luar Kota Malang, mereka memiliki kebiasaan datang secara berkelompok walaupun ada yang datang secara sendiri dan berdua dengan melakukan kegiatan makan dan minum dan juga

duduk - duduk. Melihat kebiasaan ini maka perlu disediakan ruang dan tempat duduk untuk pengunjung.

Diagram 5. 2 Kegiatan Konsumen / Masyarakat



Dari diagram diatas dijelaskan, kegiatan konsumen atau masyarakat sekitar wilayah studi tidak hanya belanja di pedagang kaki lima, melainkan ada yang melakukan kegiatan lain misalnya melakukan aktifitas berangkat kerja yang melewati stan-stan pedagang kaki lima. Konsumen datang ke tempat pedagang kaki lima ada yang menggunakan kendaraan umum dan kendaraan pribadi (sepeda

motor), mobil. Konsumen melakukan transaksi jual beli, setelah melakukan transaksi jual beli konsumen pulang atau ada yang melakukan kegiatan lain.

B. Kebiasaan yang dilakukan oleh Pembeli

Pembeli yang datang pada lokasi berdagang pedagang kaki lima (PKL) pada umumnya biasa melakukan kegiatan berbelanja barang kebutuhan sehari – hari, berbelanja souvenir, makan dan minum, duduk – duduk dan sekedar refresing. Pada lokasi studi yaitu sepanjang koridor Suhat yang terbagi 3 segmen, pembeli biasa datang hanya makan dan minum dan ada juga yang datang hanya duduk – duduk saja. Dengan demikian perlu diperhatikan mengenai kebiasaan pembeli yang datang makan dan minum atau yang datang sekedar duduk – duduk dengan menyesuaikan kebutuhan dari pada kebiasaan pembeli. Kebutuhan yang di maksud ruang tersebut adalah ruang tempat duduk bagi pembeli yang biasa datang makan dan minum dan selain itu juga pembeli yang datang hanya duduk – duduk saja. Hal ini bisa di lihat dari lokasi berdagang pedagang kaki lima (PKL) Soekarno-Hatta atau yang biasa disebut Suhat yang berada di sepanjang koridor jalan yang dimana pedagangnyanya hanya berdagang makanan serta minuman dan pedagang minuman. Dari hasil survey dan wawancara, pembeli yang melakukan aktivitasnya makan dan minum sebanyak 74% dan sisanya 26% pembeli hanya datang duduk – duduk saja sambil menikmati suasana malam.

Cara berkunjung pembeli yang datang pada kegiatan pedagang kaki lima (PKL) hampir semua sama. Dimana pembeli pada umumnya datang sendiri, berdua dan berkelompok (keluarga/teman bergaul, sekolah atau kampus). Hal ini juga, terjadi pada lokasi kegiatan berdagang pedagang kaki lima (PKL), dimana pembeli didominasi oleh mereka yang berkunjung dengan cara berkelompok, walaupun ada juga pembeli yang sendiri dan berdua. Hal ini bisa di lihat dari prosentase dimana pembeli yang datang berkelompok adalah sebanyak 59%, pembeli yang datang sendiri ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) adalah sebanyak 10%, pembeli yang datang berdua ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) adalah sebanyak 30%. Dengan keadaan ini, maka perlu disediakan ruang khusus bagi pembeli untuk memberikan kenyamanan bagi pembeli.



Gambar 5. 1 Landmark Pesawat pada ujung utara jalan sukarno hatta



Gambar 5. 2 Jalan depan kawasan taman krida dan ruko Happy puppy



Gambar 5. 3 Jembatan pada ujung selatan jalan Sukarno Hatta

C. Analisa Jenis Barang Yang Dibeli

Analisa faktor pemilihan jenis barang yang ada pada lokasi studi berisikan tentang materi mengenai pemilihan jenis-jenis barang yang di perdagangkan oleh PKL. Berdasarkan kawasan studi maka analisa ini di bagi menjadi 3 segmen dengan batasan fisik sungai yang memotong jalan. Segmen I pada sisi ujung selatan koridor, segmen II terletak pada tengah koridor dan segmen III pada sisi ujung utara koridor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5. 20 Analisa Karakter Konsumen

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
1.	Segmen 1 <ul style="list-style-type: none"> • tahu petis, gorengan • ragam makanan, • kopi dan makanan ringan • nasi goreng, roti bakar 	<ul style="list-style-type: none"> • PKL pada segmen I, waktu berjualan, yaitu pagi hingga sore, sore hingga malam dan pagi hingga malam. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang dagangan yang dibeli yaitu

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sedangkan pemandangan koridor yang menjadi Point of view dalam kawasan ini menurut responden adalah aktivitas lalu lintas jalan depan Taman Krida Budaya, Landmark pesawat dan jembatan.

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<p>bandung molen,</p>  <p>• soto kambing, es, makanan minuman</p>  <p>• Hewan peliharaan</p>  <p>• Ahli kunci</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ada 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 08.00-17.00. Jenis dagangannya berupa jasa ahli kunci, bakso, minuman dan perdagangan hewan peliharaan. • Serta terdapat 6 titik aktivitas PKL dengan waktu operasi sore hingga malam, yaitu dengan rentang waktu rata-rata 17.00-24.00 selama 6hari/minggu. Jenis dagangannya berupa makanan berat cepat saji seperti nasi goreng; makanan ringan seperti roti bakar bandung, molen dan tahu petis; hingga minuman seperti kopi dan minuman lain • Untuk waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban. PKL ini merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal. • Keunikan PKL pada koridor ini adalah terdapat penjual hewan peliharaan. PKL ini berasal dari koridor 	<p>kebanyakan makanan dan minuman</p> <p>♣ Apabila ditinjau dari waktu penjualan yaitu pagi, siang dan malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih pembeli pada siang hari adalah makanan dan minuman berupa makanan ringan seperti tahu petis, es, molen, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan seperti nasi goreng, gorengan dan minuman berupa kopi, dengan jumlah pedagang 23 PKL</p> <p>♣ Pedagang yang berjualan pada malam hari berbeda dengan pedagang pada siang hari, hal ini disebabkan karena kegiatan pada malam hari lebih ke pedagang minuman seperti kopi dan gorengan.</p> <p>♣ Waktu berkunjung rata-</p>

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> • Rokok, bensin,   <ul style="list-style-type: none"> • tambal ban  	<p>veteran tepatnya didepan Makam Pahlawan. Pada depan Politeknik Negeri malang tidak terdapat PKL karena tidak boleh beroperasi oleh pihak kampus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kawasan ini juga terdapat ahli kunci yang rata-rata melayani mahasiswa pada kawasan tersebut. Kios rokok dan bensin serta tambal ban juga melayani kawasan ini karena padatnya lalu lintas sehingga meningkatkan kebutuhan akan pelayanan transportasi. • Untuk aktivitas malam terdapat PKL tahu petis dan gorengan, nasi goreng, molen dan roti bakar bandung. • Penggunaan lahan oleh PKL segmen ini rata-rata berada pada parkir ruko atau bahu depan ruko terutama yang berbentuk kios dan gerobak yang kurang mobil, seperti terdapat alat tambahan berupa stand bensin atau stan majalah. Luas moda yang mendominasi seluas $1 \times 2 \text{m}^2$ • Untuk bangunan semi permanen digunakan oleh PKL soto kambing dan tambal ban serta kios-kios rokok. Hal ini 	<p>rata sekitar 15-30 menit pada siang hari sedangkan pada malam hari rata-rata sekitar 30-60 menit bahkan sampai pagi hari karena suasana malam hari lebih menunjang daripada siang hari.</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Kurangnya sarana parkir sehingga pengunjung menggunakan badan jalan untuk parkir kendaraannya maka perlu adanya tempat parkir secara kelompok supaya tidak mengganggu ketertiban lalu lintas ♣ Moda yg digunakan untuk menuju ke lokasi yaitu kebanyakan menggunakan motor maka perlu adanya penataan dan penataan tempat parkir ♣ Pengunjung yang datang rata-rata mahasiswa.

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
		<p>menyebabkan tidak terjadinya temporer activity.</p> <ul style="list-style-type: none"> Konsumen pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Karena motivasi belanjanya berdasarkan pemenuhan kebutuhan yang urgent dalam berkendara seperti bensin dan tambal ban. Selain itu motivasi tersebut juga ada motivasi konsumsi tersier seperti rokok, minum dan makanan kecil hingga majalah dan tabloid. Dilihat dari motivasinya, konsumen tidak membutuhkan kenyamanan yang lebih, dan luas pelayanan yang besar. Moda transportasi yang dipakai adalah mobil dan sepeda motor dengan lama transaksi sekitar 5-15 menit, kecuali tambal ban membutuhkan waktu yang lebih lama, yaitu 15-30menit. Tergantung kerusakan dan moda yang direparasi. 	
2.	<p>Segmen 2</p> <ul style="list-style-type: none"> rokok, bensin & tambal ban 	<ul style="list-style-type: none"> Berdasar pengamatan lapangan terdapat 4 titik aktivitas PKL dengan rentang waktu antara 09.00-15.00. Jenis dagangannya berupa rujak 2penjual dan es degan serta agen koran dan kios rokok. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Jenis barang dagangan yang dijual berupa rujak,es degan, agen koran,dan rokok dengan. ♣ Apabila ditinjau dari waktu penjualan yaitu

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	 <ul style="list-style-type: none"> • Kopi dan makanan  <ul style="list-style-type: none"> • Ragam mamin  <ul style="list-style-type: none"> • Martabak, kopi dan gorengan 	<ul style="list-style-type: none"> • PKL dengan waktu operasi pagi hingga malam adalah PKL dengan jenis kios rokok, bensin dan/atau tambal ban dengan alasan merupakan jenis jasa yang sangat dibutuhkan pengguna jalan Sukarno Hatta dalam 24jam karena bersifat urgent dalam operasional kegiatan transportasi secara personal. • Pada hari minggu pagi di depan Taman Krida Budaya juga terdapat Pasar Minggu, yang beroperasi mulai 05.00 hingga 11.00. Rata-rata yang dijual adalah ragam makanan untuk sarapan, baik itu dinikmati di lokasi maupun dibawa pulang. • Pada segmen ini juga terdapat sekitar 23 pedagang kaki lima yang berjualan secara berkelompok menjadi 1 yang berlokasi didepan Taman Krida Budaya. Cara penyajiannya beragam dari take home hingga dinikmati di tempat. Ragam dagangannya mulai makanan minuman hingga barang seperti lentera. • Operasional kawasan ini dikoordinir oleh paguyuban PKL setempat. Selain itu juga 	<p>dengan waktu operasi dari pagi hingga malam maka pedagang melakukan kegiatan satu hari full. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang dagangannya sangat mendominasi di sepanjang koridor jalan suhat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Di segmen 2 ini paling banyak menggunakan tempat di depan Taman Krida Budaya berdagang secara berkelompok maka perlu adanya penambahan tempat parkir untuk mobil dan motor supaya tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada di jalan Suhat. ♣ Perlu adanya pengaturan pola ruang berdagang supaya kelihatan rapi dan indah. ♣ Perlu adanya penambahan utilitas berupa tempat sampah dan wc umum.

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> • Nasi goreng 	<p>terdapat PKL yang berkelompok yang membuat temporary activity pada lokasi depan Taman Krida Budaya pada setiap hari minggu dengan ragam jualan yaitu makanan dan minuman hingga baju dan barang-barang pakai yang lain seperti anting dan gelang, dsb.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Rujak 	<ul style="list-style-type: none"> • Kawasan ini juga terdapat PKL berbentuk kios yang menyajikan bensin, tabloit dan rokok, terkadang juga menyajikan es degan. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Es degan 	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk PKL yang mobilitas adalah PKL rujak yang menggunakan mobil VW. Untuk PKL semi permanen terdapat pada atas jembatan pada sungai yang menjadi batas segmen ini. Yaitu PKL kios agen koran, rokok pada sisi barat, serta terang bulan dan toko kelontong serta tambal ban dan bensin pada sisi timur. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Terang bulan, kelontong, tambal ban 	<ul style="list-style-type: none"> • Pola ruang PKL pada kawasan ini rata-rata sama dengan pola ruang pada Segmen yang lain, terkecuali pada pola ruang PKL yang terkumpul pada kawasan depan Taman Krida Budaya yang terjadi setiap malam dan setiap hari minggu. Pada depan Taman Krida Budaya 	

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> • Agen koran dan kios rokok 	<p>rata-rata menggunakan moda jualan yang mobil seperti gerobag dan sepeda motor atau mobil, karena mereka bersifat temporer activity.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luas moda gerobag rata-rata $1 \times 2 \text{m}^2$, untuk mobil hingga $2 \times 4 \text{m}^2$. Untuk PKL yang beroperasi pada hari minggu pagi lebih memakai tenda pada PKL yang berjualan diatas trotoar. Karena pada pagi hari kegiatan pejalan kaki hampir tidak ada, lebih pada kegiatan olah raga seperti jogging di dalam Taman Krida Budaya. • Pada aktivitas PKL ini juga dilayani parkir yang besar. Memanfaatkan bahu jalan, hingga median jalan. Untuk pembeli yang stop untuk sementara berhenti pada badan jalan tepatnya dilajur kiri atau lajur lambat. 	
3.	<p>Segmen 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nasi goreng • Degan, sate, terang bulan, siomay, soto kikir 	<ul style="list-style-type: none"> • Pada segmen ini tidak terdapat PKL yang beroperasi dengan waktu lebih dari 10jam atau tidak terdapat PKL yang beroperasi dari pagi hingga malam. Rata-rata dari pagi hingga sore atau sore hingga malam. Hal ini dikarenakan koridor disini relatif sepi dan konsumennya berubah sesuai pergantian waktu. 	<ul style="list-style-type: none"> ♣ Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang yang dagangan diatas maka dapat diketahui bahwa jumlah PKL yang berdagang di segmen 3 paling banyak adalah memilih tempat gorengan, rokok dan kopi. ♣ Apabila ditinjau


Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> • Rokok kopi, gorengan  <ul style="list-style-type: none"> • Tenda, makanan, bensin, rokok <ul style="list-style-type: none"> • Rokok dan tambal ban 	<ul style="list-style-type: none"> • Hal ini terlihat dari PKL yang buka siang cenderung menjual makanan berat dan PKL malam cenderung menjual kopi dan gorengan. • Kawasan ini sebenarnya kurang diminati oleh konsumen. Hal ini terlihat dari lebih sepi aktivitas perdagangan dibandingkan lokasi lain. Dominasi jenis usaha pada PKL kurun waktu pagi hingga sore adalah berjualan rokok dan bensin, kemudian ada yang berjualan makanan berat. Pada PKL malam terdiri dari penjual kopidan gorengan sebanyak 2PKL dan nasi goreng dan mie goreng yang berjualan secara berdampingan. • Pada lokasi dan waktu operasi ini juga terdapat sekitar 4 titik pedagang kaki lima yang berjualan dengan memanfaatkan ruang terbuka publik yang luas sebagai tempat pelayanannya, seperti jalan, trotoar dan parkir ruko dengan luas antara 60m² hingga 600m². Banyaknya tanah kosong, juga digunakan sebagai tempat berdagang, yang berupa bangunan semi permanen dan kios dengan luas moda antara 2x1m² 	<p>dari waktu berjualan dari pagi-malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih PKL pada siang hari adalah es degang, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan gorengan, nasi goreng, mi goreng dan minuman kopi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Tempat berjualan berupa trotoar dan di depan ruko maka perlu adanya penataan moda dagangan supaya tidak mengganggu aktifitas lainnya. ♣ Pembeli yang datang berupa pegawai kantor pada siang hari dan pada malam hari pelajar dan mahasiswa, maka perlu adanya penambahan fasilitas berupa taman baca. ♣ Perlu adanya penataan fasilitas parkir.

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Lanjutan tabel

No	Jenis Barang	Data	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> • Kopi dan gorengan  <ul style="list-style-type: none"> • Nasi goreng dan mi goreng 	<p>hingga 4x4m². Pada PKL jenis ini beragam status sosial dan umurnya. Pada siang hari biasanya adalah pegawai-pegawai dari kantor atau dari fasilitas perdagangan sekitar. Pada malam hari Status sosial konsumen pada PKL ini adalah pelajar dan mahasiswa. Motivasinya adalah bersosial dengan kelompoknya. Hal ini mengakibatkan lama konsumsi di lokasi menjadi antara 1-2jam. Rata-rata alasan pemilihan lokasi disini karena jalanan bisa menjadi view yang bagus serta arus lalu lintasnya tidak mengganggu kelangsungan kegiatan PKL Untuk transportasi pengunjung rata-rata sepeda motor.</p>	

Sumber : Hasil Analisa

5.2.2. Analisa Kebutuhan ruang

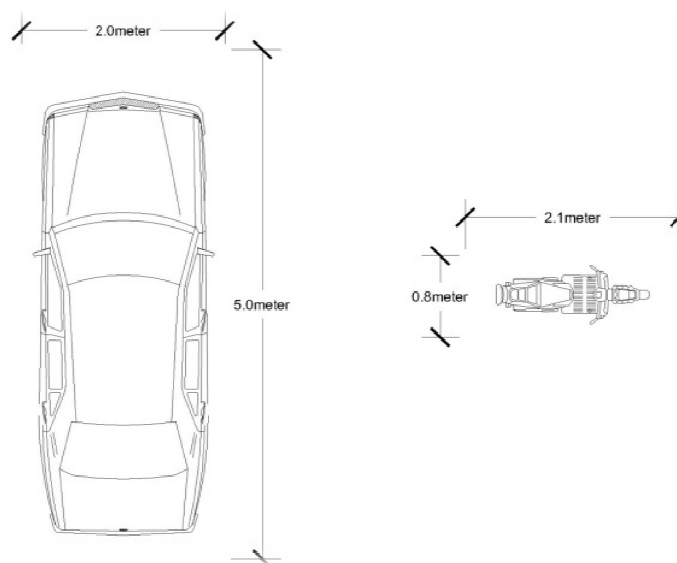
A. Analisa Moda yang digunakan oleh Pembeli

Pembeli yang ke lokasi kegiatan pedagang kaki lima (PKL) di tiap - tiap kota berbeda – beda, terutama dalam hal moda yang digunakan oleh pembeli. Moda yang biasa digunakan pembeli pada umumnya adalah mobil pribadi, sepeda motor dan sepeda pancal. Pada lokasi studi yaitu segmen 1,2 dan 3, pembeli hanya menggunakan 2 jenis moda yaitu mobil dan sepeda motor. Melihat moda yang biasa digunakan oleh pembeli ini secara pribadi yaitu mobil dan sepeda motor, maka bisa disimpulkan bahwa kendaraan yang digunakan oleh pedagang dan pembeli akan memerlukan ruang khusus untuk memarkir kendaraannya

masing – masing. Hal ini dilihat dari hasil perhitungan kuisioner dimana dari 100% responden, 85% responden mengatakan bahwa mereka menggunakan sepeda motor untuk datang ke lokasi PKL dan sisanya 15% menggunakan mobil.

Ruang yang digunakan untuk parkir kendaraan bermotor berada pada sepanjang aktivitas jualan yang digunakan sebagai tempat duduk bagi pembeli. Sehingga panjang tempat parkir kendaraan bermotor berkisar antara 10 – 20 meter di depan maupun sebelah moda jualan dengan sistem 90 derajat dengan 2 baris.

Untuk kendaraan bermotor dengan jenis mobil membutuhkan ruang untuk parkir 5×2 meter, sehingga satu kendaraan jenis mobil membutuhkan ruang 10m^2 untuk parkir. Untuk sepeda motor $2,1 \times 0,8$ meter = $1,68\text{m}^2$. Untuk kapasitas parkir kendaraan jenis mobil didapatkan dari luas satu kendaraan jenis mobil dengan dikalikan besaran ruang antara pedagang kaki lima.



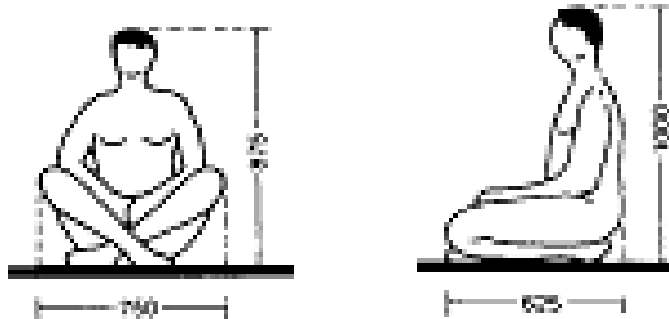
Gambar 5. 4 Besaran ruang kendaraan bermotor

B. Analisa Luas daerah pelayanan yang dibutuhkan

Besaran ruang pembeli berdasarkan kebutuhan ruang bagi pembeli untuk menikmati dagangan pedagang kaki lima, maka besaran ruang pembeli berdasarkan kebutuhan ruang bagi satu pembeli. Oleh karena itu perlu ditentukan konstanta pembeli berdiri, duduk dan lesehan.

Ruang pembeli lesehan :

Pembeli lesehan rata-rata membutuhkan ruang seperti gambar dibawah.

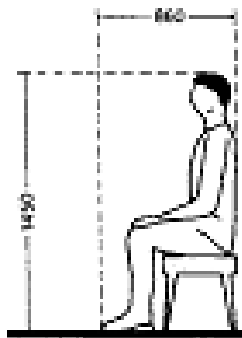


Gambar 5. 5 *Besaran ruang pembeli lesehan*

Berdasarkan teori dalam buku neufert architect data, maka luas pembeli lesehan ditentukan $750\text{mm} \times 625\text{mm} = 468750\text{mm}^2 = 0.46\text{m}^2$.

Ruang pembeli duduk :

Ruang pembeli duduk seluas

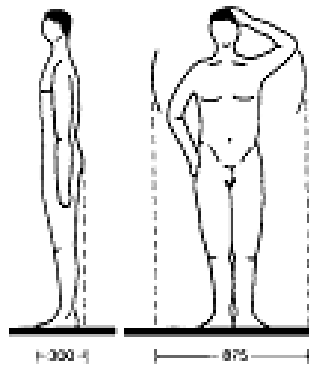


Gambar 5. 6 *Besaran ruang pembeli duduk*

Berdasarkan teori dalam buku neufert architect data, maka luas pembeli lesehan ditentukan $750\text{mm} \times 860\text{mm} = 645000\text{mm}^2 = 0.64\text{m}^2$.

Ruang pembeli berdiri :

berdasar data lapangan konsumen yang berdiri hanya membutuhkan luas :

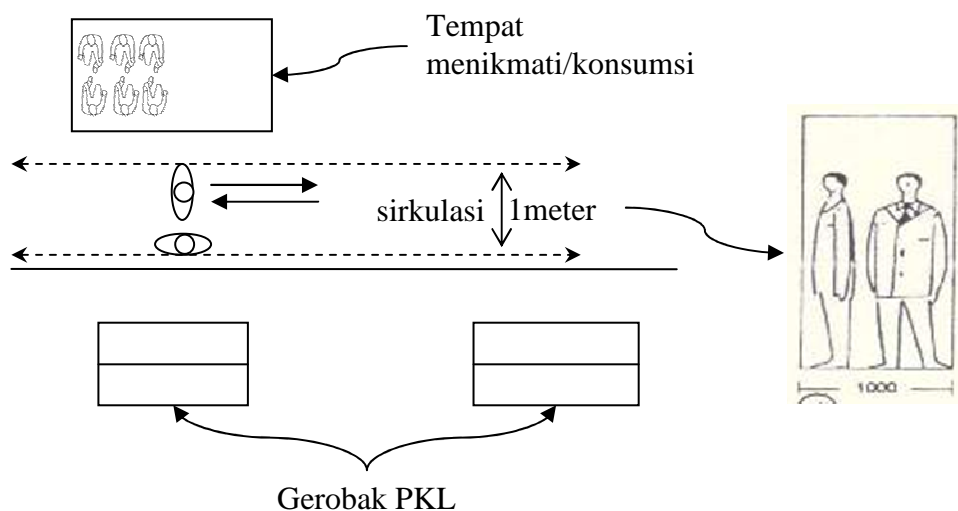


Gambar 5. 7 Besaran ruang pembeli berdiri

Luas orang berdiri adalah : $300\text{mm} \times 825\text{mm} = 247500\text{mm}^2 = 0.24\text{m}^2$

Ruang sirkulasi :

Berdasar data lapangan ruang pembeli berdiri membutuhkan waktu yang sebentar oleh karena itu dapat dijadikan satu dengan ruang sirkulasi. Maka didapat ruang sirkulasi minimal selebar 1m dengan rata-rata data lapangan 1orang menghadap samping (menghadap penjual) dan 1orang menghadap muka (berjalan). Dapat diperjelas dengan gambar berikut.



Gambar 5. 8 lebar jalur sirkulasi

dari analisa diatas, maka didapat konstanta luas pengunjung sebesar :

Tabel 5. 21 luas konsumen

Posisi		Konstanta luas konsumen	Ruang gerak 20%	Total
duduk		0,64	0,128	0,77
berdiri		0,24	0,048	0,29
lesehan		0,46	0,092	0,55
Untuk tambal ban	Berdiri & mobil	10,24	2,048	12,29
	Berdiri & sepeda	0,88	0,176	1,06

Sumber : hasil analisa

Maka didapat luas/konsumen/jenis PKL, sesuai dengan cara konsumsinya adalah :

Tabel 5. 22 luas konsumen / jenis PKL

Kode	Segmen	Jenis dgng	Cara saji	Luas/ Konsumen	Waktu
0	segmen I	hewan peliharaan	berdiri	0,29	10mnt
1	segmen I	tahu petis,gorengan	berdiri	0,29	5mnt
2	segmen I	ahli kunci	berdiri	0,29	20mnt
3	segmen I	ragam makanan	duduk & lesehan	0,77	>1jam
5	segmen I	rokok&bensin	berdiri	0,29	5mnt
6	segmen I	rokok&bensin	berdiri	0,29	5mnt
7	segmen I	kopi&makanan	lesehan	0,55	>1jam
8	segmen I	nasi goreng,roti bakar bandung, molen	duduk & berdiri	0,77	30mnt
9	segmen I	soto kambing	duduk	0,64	30mnt
10	segmen I	bakso&bensin	berdiri	0,29	10mnt
11	segmen I	makanan	berdiri (take home)	0,24	10mnt
12	segmen I	bakso	berdiri & duduk	0,77	10mnt
13	segmen I	minuman	berdiri	0,24	5mnt
14	segmen I	tambal ban	reparasi spd & mobil	12,29	30mnt
15	segmen I	rokok, bensin& tambal ban	berdiri & reparasi sepeda	1,06	5-30mnt
16	segmen II	rokok,bensin& tambal ban	berdiri & reparasi sepeda	1,06	5-30mnt
17	segmen II	kopi&makanan	lesehan	0,77	>1jam

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Kode	Segmen	Jenis dgng	Cara saji	Luas/ Konsumen	Waktu
18	segmen II	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	0,77	>1jam
19	segmen II	ragam mamin	lesehan, duduk, berdiri	0,77	>1jam
20	segmen II	martabak, kopi+gorengan	lesehan, duduk, berdiri	0,77	5mnt, >1jam
21	segmen II	nasi goreng	berdiri	0,24	15menit
22	segmen II	rujak	berdiri	0,29	5-30mnt
23	segmen II	degan	duduk	0,77	20mnt
24	segmen II	rujak	berdiri	0,29	10mnt
25		terangbulan, kelontong +tambal ban	berdiri & reparasi sepeda	1,06	3mnt- 30mnt
26		agen koran & kios rokok	berdiri	0,29	3mnt
27	segmen III	nasi goreng+kopi	lesehan	0,55	>30mnt
28	segmen III	degan, rujak, rokok, terang bulan	duduk	0,77	30mnt- 1jam
29	segmen III	rokok, kopi & gorengan	lesehan	0,55	>1jam
30	segmen III	tenda, makanan, bensin, rokok	duduk	0,77	2mnt- 1jam
31	segmen III	rokok & tambal ban	berdiri	0,24	2-15mnt
32	segmen III	kopi & gorengan	lesehan	0,55	>1jam
33	segmen III	nasi goreng & mie goreng	berdiri	0,29	10mnt

Sumber : hasil analisa

5.3. Analisa Karakter Ruang Terbuka

Analisa ini untuk mengetahui ruang terbuka yang tersedia baik itu di gunakan ataupun tidak digunakan oleh aktivitas PKL.

- Jalan

Jalan termasuk ruang terbuka publik, akan tetapi jalan terdapat aktivitas lalu lintas sehingga tidak semua jalan dapat dimanfaatkan untuk aktivitas PKL. Jalan-jalan yang ujungnya tertutup seperti portal dan jalan buntu yang dapat dimanfaatkan oleh kegiatan PKL karena tidak ada aktivitas lalu lintas. Jalan-jalan yang tertutup salah satu ujungnya pada lokasi studi terdapat pada salah satu gang di

perumahan Griya Shanta (titik amatan 22 pada segmen II) dan jalan pintu masuk Kampus ASIA (titik amatan 39 pada segmen III). Jalan ini telah dimanfaatkan untuk aktivitas PKL tanpa menyebabkan konflik sama sekali terhadap aktivitas lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki.

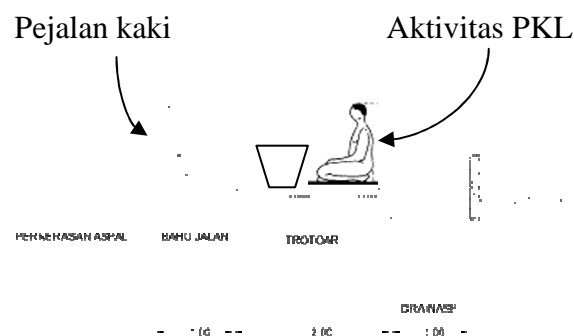
- bahu jalan

Bahu jalan dapat melayani kendaraan yang stop dalam waktu yang singkat. Pada kawasan ini rata-rata lebar antara 2-4 meter. Hal ini dapat dimanfaatkan untuk parkir sementara/stop kendaraan konsumen PKL yang memiliki durasi pelayanan yang singkat seperti kios rokok dan bensin. Akan tetapi kurang tepat apabila digunakan parkir dalam jangka yang lama, karena dapat menjadi hambatan samping.

- Pedestrian

Pedestrian pada kawasan ini antara 1 meter (terletak pada kawasan ruko Happy-Puppy) 2 meter rata-rata seluruh pedestrian di jalan Sukarno Hatta dan 3 meter pada pedestrian di depan Taman Krida Budaya dan ruko Niaga. Aktivitas pejalan kaki pada pedestrian kawasan ini selalu ada walau tidak tinggi atau padat.

Terdapatnya aktivitas PKL pada pedestrian samping jembatan Sukarno Hatta dan depan taman krida budaya membuat para pejalan kaki berjalan pada bahu bahkan aspal jalan. Hal ini menyebabkan perlunya penataan PKL pada kawasan ini.



Gambar 5. 9 posisi pejalan kaki dan PKL pada jalan dekat jembatan Sukarno Hatta

- Parkir

Parkir yang luas terdapat pada seluruh bangunan ruko. Parkir yang diperbolehkan untuk aktivitas PKL hanya Ruko depan POLTEK di segmen I, Parkiran ruko Happy Puppy & parkiran ruko niaga pada segmen II, dan parkiran pada ruko PDAM dan ruko sebelah selatan ruko PDAM tersebut pada segmen III. Aktivitas masing-masing ruko ini ramai pada siang hari dan sepi pada malam hari sehingga dimanfaatkan untuk aktivitas PKL.

- lahan kosong

Lahan kosong yang boleh dimanfaatkan untuk PKL hanya samping selatan ruko Taman Krida Budaya. Terdapat isu untuk memindahkan PKL ke ruang kosong ini tetapi tidak didukung oleh para PKL karena dapat mengurangi pendapatan mereka. Lahan kosong ini memiliki kontur yang rata dan memiliki lebar 30 meter. Sehingga dapat difungsikan untuk mendukung aktivitas PKL seperti parkir dan lokasi *mobile toilet*.

5.4. Analisa Penataan Pedagang Kaki Lima

Analisa ini menggunakan konsep *desaign activity support* sebagai subbab analisisnya, maka analisa yang pertama adalah :

5.4.1. Analisa keragaman dan intensitas kegiatan

Analisa ini untuk menyimpulkan konsep keragaman dan intensitas kegiatan yang sesuai dengan skala manusia, meliputi : waktu jualan, jenis dagangan dan moda yang dipakai.

Analisa tempo berjualan rata-rata PKL adalah 7 jam, maka pembagian shift pada PKL tidak kurang dari 7jam. Pembagian shift tersebut antara lain terdapat 3 pembagian shift kerja PKL yaitu Pagi hingga Sore antara jam 08.00-17.00. Sore hingga Malam antara jam 16.00-01.00. Serta Pagi hingga Malam antara jam 08.00-24.00.

Tabel 5. 23Analisa Waktu berjualan

Input	Analisa
<p><u>Waktu berjualan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waktu berjualan para PKL segmen I didominasi dengan mulai berjualan dari jam 09.00 Namun terdapat perbedaan yang mencolok yaitu sebagian berjualan hingga pukul 14.00 dan sebagian hingga pukul 24.00; 2. Waktu berjualan PKL segmen II didominasi mulai dari jam 09 –15.00; 3. Waktu jualan PKL segmen III didominasi mulai dari pukul 18. 00-02.00 dan pukul 19.00-03.00. <p><u>Lama berjualan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PKL segmen I di jalan Soekarno-Hatta berjualan selama satu minggu penuh tanpa ada libur. 2. Lama berjualan PKL segmen II didominasi berjualan selama 6 hari dan satu hari libur. 3. Lama jualan PKL segmen III didominasi selama 6 hari juga seperti PKL pada segmen II. <p><u>Tempo berjualan</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tempo berjualan PKL segmen I sebagian besar berlangsung selama 7 jam 2. Tempo berjualan PKL segmen II hampir mempunyai kesamaan yaitu 	<p>Tempo berjualan rata-rata PKL adalah 7 jam, maka pembagian shift pada PKL tidak kurang dari 7jam. Pembagian shift tersebut antara lain terdapat 3 pembagian shift kerja PKL yaitu Pagi hingga Sore antara jam 08.00-17.00. Sore hingga Malam antara jam 16.00-01.00. Serta Pagi hingga Malam antara jam 08.00-24.00.</p>

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Input	Analisa
15 jam, 16 jam, 5 jam, 6 jam, dan 7 jam. 1. PKL segmen III didominasi dengan tempo 7 jam.	

Sumber : hasil analisa

Dilihat dari dominasi jenis dagangannya adalah makanan dan minuman pada kawasan ini. Oleh karena itu enentuan jenis dagangan ditentukan oleh PKL sendiri yang di koordinir oleh paguyuban setempat sehingga terjadi persamaan dagangan pada satu kelompok PKL

Tabel 5. 24 Jenis dagangan

Input	Analisa
1.Jenis dagangan PKL segmen I didominasi oleh rokok dan bensin 2.PKL segmen II jenis dagangan ragam makanan dan minuman 3.Jenis dagangan PKL segmen III didominasi perdagangan nasi goreng.	Penentuan jenis dagangan ditentukan oleh PKL sendiri yang di koordinir oleh paguyuban setempat sehingga terjadi persamaan dagangan pada satu kelompok PKL

Sumber : hasil analisa

Tempat PKL berjualan setiap harinya dengan memanfaatkan ruang yang sama bisa dibilang setiap PKL sudah memiliki kapling masing-masing sehingga tidak terjadi saling berebut. Akan tetapi kurangnya kesan kompak pada gerobak-gerobak ketika berjajar.

Pada tenda bongkar pasang pada segmen ini tidak ada yang berdekatan, sehingga poin amatan hanya pada keserasian warna dan perawatan tenda yang kurang terawat. Disamping itu tenda yang terlalu besar menutupi bangunan yang dibelakangnya. Oleh karena itu dalam membentuk keserasian terhadap kawasan, keseragaman posisi gerobak harus searah dengan bangunan dan memiliki celah antara 10 meter agar bangunan belakang terlihat dan menjadi sirkulasi bangunan dibelakangnya terutama pada taman krida budaya.

Untuk bangunan semi permanen pada kode amatan 8 seharusnya di dalam halaman bangunan Primagama dan diserasikan dengan kondisi bangunan, selain diperbolehkan hal ini akan memberikan bahu jalan yang luas dan tidak mengaburkan kesan kawasan pada bangunan tersebut.

Tabel 5. 25 Moda dagang

Input	Analisa
<p>gerobak sebagai tempat berjualan, sebagian tempat tidak permanen yaitu tenda yang bisa dibongkar pasang saat mulai dan selesai berjualan.</p> <p>Tempat PKL berjualan setiap harinya dengan memanfaatkan ruang yang sama bisa dibidang setiap PKL sudah memiliki kapling masing-masing sehingga tidak terjadi saling berebut.</p> <p>kurangnya kesan kompak pada gerobak-gerobak ketika berjajar. Pada tenda bongkar pasang pada segmen ini tidak ada yang berdekatan, sehingga poin amatan hanya pada keserasian warna dan perawatan tenda yang kurang terawat.</p> <p>Tenda yang terlalu besar menutupi bangunan yang dibelakangnya</p>	<p>Keserasian terhadap kawasan menjadi poin yang utama, oleh karena itu keseragaman posisi gerobak harus searah dengan bangunan dan memiliki celah antara 10 meter agar bangunan belakang terlihat dan menjadi sirkulasi bangunan dibelakangnya terutama pada taman krida budaya.</p> <p>Untuk bangunan semi permanen pada kode amantan 8 seharusnya di dalam halaman bangunan Primagama dan diserasikan dengan kondisi bangunan, selain diperbolehkan hal ini akan memberikan bahu jalan yang luas dan tidak mengaburkan kesan kawasan pada bangunan tersebut.</p>

Sumber : hasil analisa

5.4.2. Analisa daya tampung dengan skala manusia

Meliputi luas moda jual, luas ruang pelayanan, luas parkir dan sirkulasi.

Detail analisisnya sebagai berikut :

- **Analisa Luas moda jual**

Analisa luas moda jual diperhitungkan dari data ruang jualan. Dari rata-rata terbanyak moda jualan maka penyimpulannya dapat diamati pada tabel berikut :

Tabel 5. 26 tabel analisa luas moda jual

Kebutuhan ruang jualan		Kondisi tapak	Bentuk moda jualan	Hasil analisa
1x1 m ²	1x3 m ²	9 pedagang berjualan di trotoar, parkiran dan bahu jalan	kios	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x3 m ² memiliki bentuk moda dari kios
1x2 m ²	2x3 m ²	12 pedagang berjualan di trotoar, parkiran ruko & bahu jalan	gerobak	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari gerobak.
2x2 m ²	3x4 m ²	13 pedagang berjualan di parkiran ruko & bahu jalan	Tenda	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 3x4 m ² memiliki bentuk moda dari tenda
1x2 m ²	4x6 m ²	17 pedagang berjualan di tanah kosong, bahu & trotoar	Bangunan semi permanen	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 4x4 m ² memiliki bentuk moda dari bangunan semi permanen
2x5 m ²		1 pedagang berjualan di badan jalan	Mobil	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 2x5 m ² memiliki bentuk moda dari mobil
1x2		3 pedagang berjualan di trotoar	Pikulan	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari pikulan
1x2		1 pedagang berjualan di bahu jalan	Sepeda	Kebutuhan luas moda jualan rata-rata 1x2 m ² memiliki bentuk moda dari sepeda

Sumber : hasil analisa

Keserasian terhadap kawasan menjadi poin yang utama, oleh karena itu keseragaman luas moda dapat menjadikan PKL kawasan ini terlihat lebih seragam dan serasi. Luas moda dagang ini didapat dari rata-rata dari tiap type moda. Dari analisa diatas maka diperoleh ketetapan luasan moda yaitu :

Kebutuhan luas moda kios = 1x3 m²

Kebutuhan luas moda gerobak = 1x2 m².

Kebutuhan luas moda tenda = 3x4 m²

Kebutuhan luas moda bangunan semi permanen $4 \times 4 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda mobil $2 \times 5 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda pikulan $1 \times 2 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda sepeda $1 \times 2 \text{ m}^2$

- **Analisa luas ruang pelayanan**

Kebutuhan ruang bagi pembeli dipengaruhi oleh jenis pedagang, lokasi berdagang.

Untuk penyediaan ruang pembeli akan disesuaikan dengan karakteristik pembeli dimana pada umumnya pembeli yang datang ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) datang secara berkelompok atau sendiri. Dalam memenuhi kebutuhan ruang bagi pembeli menggunakan lesehan atau tempat duduk sebagai tempat duduk pembeli. Analisa ini juga memperhitungkan konsumen pada tambal ban, sehingga memperhitungkan luas kendaraan yang direparasi termasuk juga luas manusianya.

Dari analisa kebutuhan ruang pengunjung didapat konstanta luas konsumen sebagai berikut :

Tabel 5. 27 Luas ruang pelayanan / posisi 1 pelanggan

Posisi		Konstanta luas konsumen	Ruang gerak 20%	Total
duduk		0,64	0,128	0,77
berdiri		0,24	0,048	0,29
lesehan		0,46	0,092	0,55
Untuk tambal ban	Berdiri & mobil	10,24	2,048	12,29
	Berdiri & sepeda	2,24	0,448	2,68

Sumber : hasil analisa

Dari konstanta diatas maka dapat diperoleh rata-rata luas ruang pelayanan

Tabel 5. 28 Analisa ruang pelayanan

Moda jualan	Luas moda	Luas Pelayanan				
		Rata2 Pembeli tertinggi	Model posisi	Luas Konsumen	Total	Luas Pelayanan Minimal
kios	1x3 m ²	5	Berdiri	0,29m ²	1,54m ²	4,54 m ²
gerobak	1x2 m ²	5	Berdiri	0,29m ²	1,54m ²	3,54 m ²
tenda	3x4 m ²	5	Pengunjung di dalam moda jual			12 m ²
bangunan semi permanen	4x4 m ²	5	Pengunjung di dalam moda jual			16 m ²
mobil	2x5 m ²	5	Berdiri	0,29m ²	1,54m ²	11,54 m ²
pikulan	1x2 m ²	5	Berdiri	0,29m ²	1,54m ²	3,54 m ²
sepeda	1x2 m ²	5	Berdiri	0,29m ²	1,54m ²	3,54 m ²
Tambal ban sepeda	1x2 m ²	3	Berdiri + sepeda	2,68 m ²	8,04	10,04 m ²
Tambal ban mobil	1x4 m ²	3	Berdiri + mobil	12,29 m ²	36,78	40,78 m ²

Sumber: hasil analisa

*dari hasil survey moda transportasi yang digunakan pembeli rata-rata 85% sepeda motor dan 15% mobil. Dari hasil pembulatan dapat ditentukan terdapat 4sepeda motor dan 1mobil dalam 1xtempo. Maka luasan moda maksimal yang diperoleh: $(4 \times \text{luasan Sepeda motor } 2\text{m}^2) + (1 \times \text{luasan Mobil } 10\text{m}^2) = 8 + 10 = 18\text{m}^2$

Dari analisa ruang pelayanan maka dapat diperoleh kelayakan suatu ruang pelayanan dari PKL. Akan tetapi, enurut rata-rata lapangan pengunjung pada PKL dengan luas pelayanan dibawah 50m² biasanya 1 orang atau tidak berkelompok. Sedangkan pengunjung PKL dengan luas pelayanan yang lebar biasanya datang berkelompok, minimal 2 hingga 4 orang dengan waktu kunjungan yang lama.

Oleh karena itu, hasil analisa ini tidak berlaku terhadap PKL dengan luas layanan lebih dari 50m². Jadi PKL dengan luas layanan lebar akan diabaikan dalam analisa kelayakan ruang pelayanan berikut ini.

Tabel 5. 29 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen I

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas layanan eksisting	Luas Pelayanan Minimal	lokasi	Bentuk moda	Analisa
0	hewan peliharaan	2	12	3,54 m ²	trotoar	-	mengganggu aktivitas pedestrian
1	tahu petis, gorengan	3	13	3,54 m ²	bahu jalan	Pikulan	mengganggu aktivitas pedestrian
2	ahli kunci	1	5	1,54m ²	parkiran ruko	Kios	Tidak mengganggu
5	Rokok & bensin	1	11	1,54m ²	bahu jalan	Kios	Tidak mengganggu
6	Rokok & bensin	1	11	1,54m ²	bahu jalan	Kios	Tidak mengganggu
8	nasi goreng, roti bakar bandung, molen	3	20	1,54m ²	parkiran toko	Gerobak	Tidak mengganggu
9	soto kambing	1	12	1,54m ²	bahu jalan	tenda semi permanen	Tidak mengganggu
10	Bakso & bensin	1	15	1,54m ²	parkiran ruko	Gerobak & stan bensin	Tidak mengganggu
11	makanan	2	10	1,54m ²	parkiran ruko	Kios	Tidak mengganggu
12	Bakso	1	18	1,54m ²	parkiran ruko	Gerobak	Tidak mengganggu
13	minuman	1	18	1,54m ²	parkiran ruko	Gerobak	Tidak mengganggu
14	tambal ban	1	14	40,78 m ²	bahu+atas drainase	semi permanen	Mengganggu aktivitas lalu lintas
15	rokok, bensin & tambal ban	1	6	1,54m ²	bahu jalan	Kios	Tidak mengganggu

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 30 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen II

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas layanan eksisting	Luas Pelayanan Minimal	lokasi	Bentuk moda	Analisa
16	rokok, bensin & tambal ban	1	6	4,54 m ²	Parkiran ruko	Kios	Tidak mengganggu
17	Kopi & makanan	5	500	60 m ²	parkiran ruko + trotoar	tenda semi permanen	Tidak mengganggu
20	martabak, kopi + gorengan	2	200 m	24 m ²	Trotoar & parkiran	gerobak, tenda semi permanen	Tidak mengganggu
21	nasi goreng	2	6	3,54 m ²	jalan	jalan	Tidak mengganggu
22	Rujak	1	24	11,54 m ²	jalan	mobil	Tidak mengganggu
23	Degan	1	14	3,54 m ²	parkiran ruko	sepeda	Tidak mengganggu
24	Rujak	1	18	4,54 m ²	parkiran ruko	rombong	Tidak mengganggu
25	terangbulan , kelontong + tambal ban	2	36	16 m ²	trotoar	semi permanen	Tidak mengganggu
26	agen koran & kios rokok	2	6	16 m ²	trotoar	semi permanen	Tidak mengganggu

Sumber: hasil analisa

Tabel 5. 31 Analisa kelayakan ruang pelayanan segmen III

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	Analisa
27	nasi goreng + kopi	1	50	3,54 m ²	parkiran ruko	rombong	Tidak mengganggu
28	degan, sate, terang bulan, syomay, soto kikiril	5	16	16 m ²	tanah kosong	semi permanen	Tidak mengganggu
29	rokok, kopi & gorengan	2	35	16 m ²	atas drainase , bahu jalan & jalan	moda semi permanen	Tidak mengganggu

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

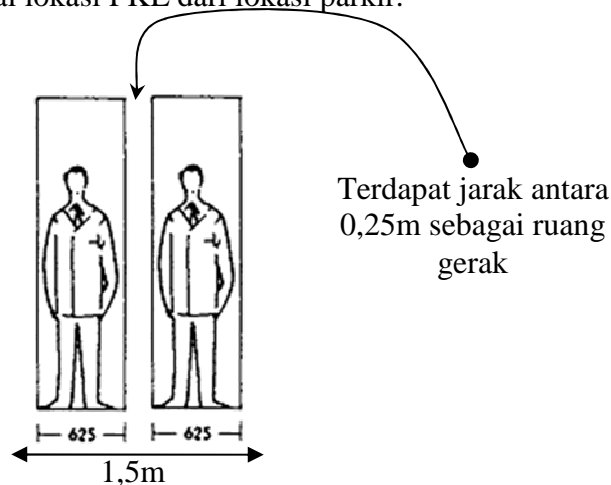
Sambungan tabel

Kode amatan	jenis dagangan	jmlh	Luas moda	Luas layanan	lokasi	Bentuk moda	Analisa
30	tenda, makanan, bensin, rokok	4	16	16 m ²	tanah kosong	moda semi permanen	Tidak mengganggu
31	rokok & tambal ban	2	10	3,54 m ²	atas drainase & bahu jalan	kios	bah Tidak mengganggu
32	kopi & gorengan	1	378	12 m ²	trottoar+parkiran ruko	tenda	Tidak mengganggu
33	nasi goreng & mie goreng	2	20	3,54 m ²	jalan & trottoar	rombong	Mengganggu aktivitas lalu lintas

Sumber: hasil analisa

- **Kebutuhan ruang untuk sirkulasi**

Kebutuhan ruang sirkulasi untuk pembeli akan memperhatikan kebiasaan pembeli yang dimana selalu datang berkelompok. Untuk kebutuhan ruang sirkulasi bagi pembeli yang didasari pada karakter pembeli, maka ruang untuk sirkulasi pembeli membutuhkan lebar jalan sekitar 1,5 meter agar dapat memberikan kenyamanan pembeli dengan panjang mengikuti panjang pedagang kaki lima (PKL). Hal ini dikarenakan banyak pembeli yang datang berkelompok dengan gaya / cara jalan yang berbeda tiap orang. Selain itu juga, kebutuhan ruang dalam penataan tapak memperhatikan keberadaan sarana moda sebagai moda pendukung yang disediakan untuk memberikan kemudahan bagi pembeli yang ingin mencapai lokasi PKL dari lokasi parkir.



Gambar 5. 10 Gambar sirkulasi

- **Analisa Parkir**

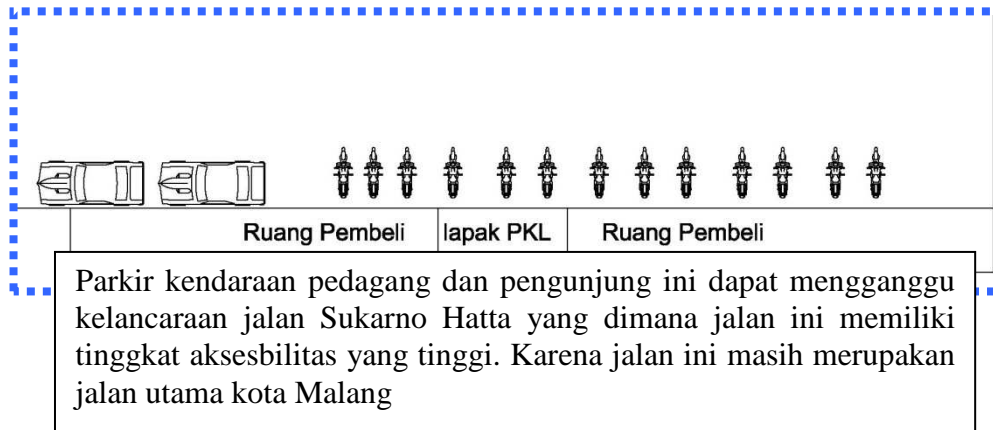
Parkir merupakan salah satu kegiatan yang akan memakan ruang sebagai tempat kendaraan bermotor. Untuk pedagang kaki lima, tempat yang digunakan sebagai lahan parkir merupakan hasil dari kegiatan bongkar muat barang dagangan maupun tempat kendaraan bermotor milik penjual. Sehingga akan memakan tempat yang nantinya menjadi ruang parkir bagi kendaraan bermotor.

Pembeli melakukan kegiatan membeli dagangan pedagang kaki lima dan menikmatinya, tidak akan luput dari kebutuhan akan tempat parkir sebagai tempat kendaraan bermotor. Di lokasi studi model parkir yang telah dilakukan oleh pembeli membentuk pola yang tidak beraturan karena tidak terdapat tempat parkir yang khusus disediakan untuk menempatkan kendaraan bermotor pembeli.

Pada lokasi studi belum terdapat lokasi parkir khusus bagi pedagang dan pembeli lokasi pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang koridor jalan Suhat. Tempat parkir yang sering digunakan oleh pedagang dan pembeli adalah badan jalan (on street parking) yang ada pada lokasi studi. Dimana kegiatan perparkiran merupakan salah satu bentuk gangguan samping. Dengan adanya kegiatan perparkiran yang menggunakan badan jalan dapat menyita lebar jalan (termasuk lebar manuver) dan tentu mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang lewat atau dengan perkataan lain, kapasitas jalan tersebut akan berkurang (penurunan kapasitas jalan bukan saja disebabkan oleh pengurangan lebar jalan tetapi juga proses kegiatan kendaraan masuk dan keluar petak parkir). Semakin besar sudut parkir kendaraan, semakin besar pula pengurangan kapasitas jalannya. Sehingga dari hasil observasi di lokasi studi, parkir dilakukan di setiap moda jualan dengan tanpa penataan parkir yang teratur. Parkir terlihat sembarang di setiap moda jualan dengan pola yang sama antara moda pedagang kaki lima yang satu dengan pedagang kaki lima yang lainnya. Kondisi eksisting ini membentuk sebuah ruang parkir di sepanjang moda jualan pada sisi kanan kiri jalan dengan membentang sepanjang moda jualan pedagang kaki lima. Parkir yang selama ini dilakukan pembeli hanya terlihat sembarang

dengan pola yang sama dan terlihat parkir yang semrawut. Pola yang terbentuk tergantung terhadap kemauan pembeli dalam menempatkan kendaraannya.

Gambar 5. 11 *Parkir kendaraan bermotor pada pedagang kaki lima*



Melihat permasalahan tersebut, maka perlu disediakan fasilitas parkir bagi pedagang dan pembeli. Mengingat pada lokasi studi tidak tersedia lahan untuk membuat fasilitas parkir, maka lahan yang digunakan adalah lahan yang ada pada gedung krida budaya. Untuk itu fasilitas tersebut bisa digunakan oleh pedagang dan pembeli sebagai tempat parkir yang dimana kegiatan pedagang kaki lima (PKL) di mulai pada pagi hari dan jam puncaknya pada sore sampai malam hari. Model parkir yang terdapat di tempat lokasi PKL adalah model parkir sudut yaitu parkir roda dua dengan sudut 90° dan roda empat dengan sudut 45° .

Gambar 5. 12 *Parkir kendaraan bermotor untuk lebih efisien tempat*

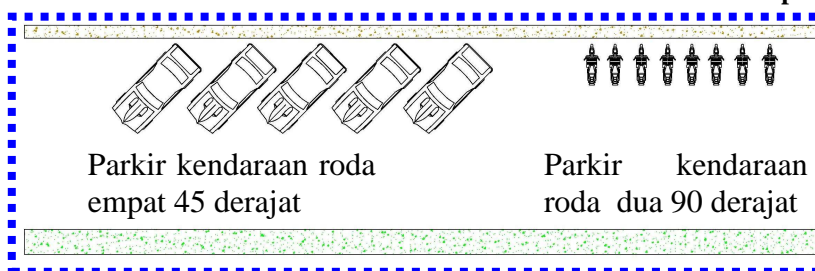
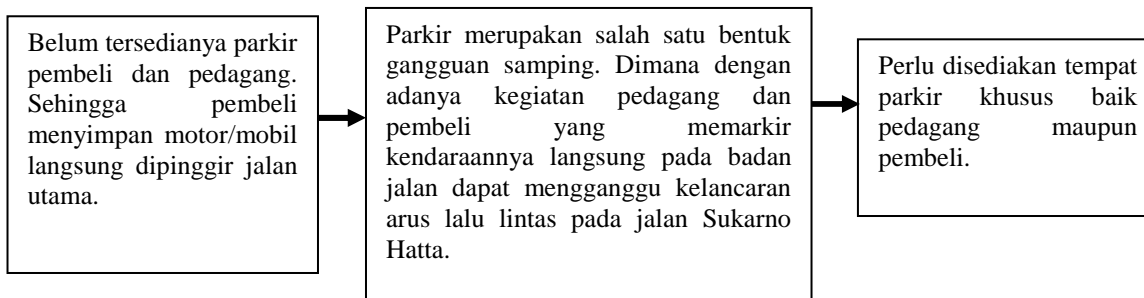


Diagram 5. 3 *Analisa proses parkir dilokasi studi*



- **Analisa Kebutuhan Utilitas**

Utilitas sangat diperlukan untuk mendukung segala aktivitas dalam kawasan. Kebutuhan akan utilitas didasarkan atas jenis kegiatan, banyaknya pengguna kawasan dan besaran ruang dalam kawasan. Utilitas yang akan disediakan dalam kawasan PKL diantaranya berupa jaringan listrik, telepon, air bersih dan sampah.

- **Listrik**

Utilitas listrik dalam kawasan dapat dibagi menjadi dua fungsi pendukung kegiatan baik sebagai penerangan maupun untuk menghidupkan alat-alat elektronik pendukung aktivitas PKL seperti penerangan lokal atau alat masak seperti blander. Rata-rata lapangan penerangan lokal menggunakan lampu neon 15watt serta di beberapa PKL hanya menggunakan lampu minyak atau tidak menggunakan sama sekali seperti pada kebanyakan PKL nasi goreng dengan moda gerobak. PKL yang tidak menggunakan penerangan ini memanfaatkan lampu penerangan jalan.

Dengan banyak PKL sebanyak 54 PKL malam dan kebutuhan listrik penerangan sebesar 15watt/jam/pedangang maka dapat ditentukan kebutuhan listrik PKL sebesar

$$54 \text{ PKL} \times 15 \text{ watt/jam} = 810 \text{ watt/jam}$$

Bila dalam shift malam terdapat 7jam kerja maka dalam 1hari PKL malam akan membutuhkan listrik sebesar

$$810 \text{ watt/jam} \times 7 \text{ jam} = 5670 \text{ watt} = 5,670 \text{ kilowatt}$$

- **Air Bersih**

Air merupakan suatu sumber kehidupan manusia sehingga dalam kegiatan apapun akan memerlukan air begitu pula dalam suatu kegiatan perdagangan. Kebutuhan akan air bersih tergantung dari tiap jenis pemanfaatannya. Kebutuhan air bersih dalam kawasan PKL dapat dijabarkan pada tabel.

Tabel 5. 32 Kebutuhan Air Bersih Dalam Kawasan PKL

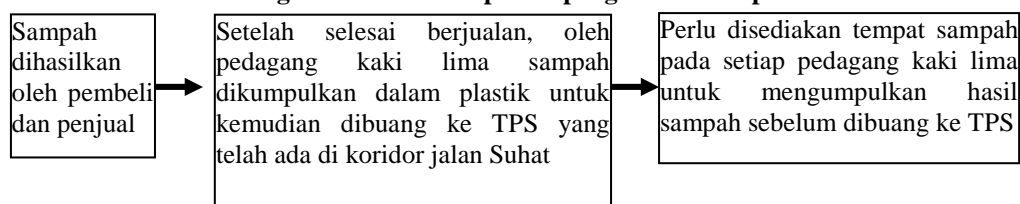
No	Jenis Pemanfaatan	Standart Kebutuhan	Kapasitas	Kebutuhan Air Bersih
1.	Toilet	400 Galon/toilet/hari	40 toilet	16000 galon/ hari
2.	Food Center	2,5 Galon/pengunjung/hari	400 orang	1000 galon/hari
Jumlah Kebutuhan				17000 galon/hari

Sumber : Hasil Analisa

Dari tabel tersebut diatas disimpulkan bahwa kebutuhan air bersih dalam kawasan PKL adalah sebesar 17.000 galon per hari yang akan disediakan oleh PDAM.

- **Sampah**

Sampah merupakan hasil sampingan dari segala aktivitas yang terjadi yang menimbulkan pencemaran dan memberikan estetika negatif bagi suatu lokasi aktivitas. Sampah hasil sampingan dari kawasan PKL harus ditangani dengan benar agar tidak mengganggu aktivitas dalam kawasan maupun citra kawasan. Bak-bak sampah ditempatkan pada lokasi-lokasi yang berpotensi menghasilkan sampah seperti di jalur pedestrian, food center dan toilet sedangkan untuk toko dilakukan secara individual (masing-masing pemilik toko). Tempat pembuangan akhir dari sampah harus ditempatkan di luar kawasan PKL agar kawasan tetap terjaga kebersihannya dan tidak menimbulkan polusi bagi kawasan.

Diagram 5. 4 Analisa proses pengelolaan sampah

- **Toilet**

Dengan Rasio Kebutuhan Toilet Umum dari aturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata :

Tabel 5. 33 Rasio Kebutuhan Toilet Umum

LOKASI	WC	WASTAFEL	URINAL
Tempat Wisata dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> • Pria: 1 per 25 orang hingga 100 orang, 1 per 50 orang tambahan • Wanita: perhitungan di atas dikalikan dengan 1,5 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 per 25 orang hingga 125 orang, 1 per 45 orang tambahan 	1 per 25 pria

Sumber : Aturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata

Tabel 5. 34 Kebutuhan Toilet Umum PKL Berkelompok

Lokasi	Pengunjung	Kebutuhan toilet		
		WC	WASTAFEL	URINAL
Taman Krida Budaya	200	3	3	8
Ruko Landmark Pesawat	50	1	1	2

Sumber : hasil analisa

5.4.3. Analisa pola kehidupan sosial

Pola sosial konsumen pada segmen I Pengunjung tertinggi adalah mahasiswa dengan konsumsi makanan ringan dan minuman, mereka umumnya datang berkelompok dengan tujuan untuk duduk-duduk saja, atau bisa disebut motivasi rekreasi. Poin of view yang mereka inginkan adalah jembatan kembar Sukarno Hatta. moda yang mereka gunakan adalah kendaraan bermotor dengan parkir di bahu dan badan jalan

Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang dagangan yang dibeli yaitu kebanyakan makanan dan minuman. Apabila ditinjau dari waktu penjualan yaitu pagi, siang dan malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih pembeli pada siang hari adalah makanan dan minuman berupa makanan ringan

seperti, es, molen, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan seperti nasi goreng, tahu petis, gorengan dan minuman berupa kopi. Waktu berkunjung rata-rata sekitar 15-30 menit pada siang hari sedangkan pada malam hari rata-rata sekitar 30-60 menit bahkan sampai pagi hari karena suasana malam hari lebih menunjang daripada siang hari.

Tabel 5. 35 Pola kehidupan sosial konsumen segmen I

Input	Rumusan
<ul style="list-style-type: none"> ♣ Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang dagangan yang dibeli yaitu kebanyakan makanan dan minuman ♣ Apabila ditinjau dari waktu penjualan yaitu pagi, siang dan malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih pembeli pada siang hari adalah makanan dan minuman berupa makanan ringan seperti, es, molen, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan seperti nasi goreng, tahu petis, gorengan dan minuman berupa kopi. ♣ Pedagang yang berjualan pada malam hari berbeda dengan pedagang pada siang hari, hal ini disebabkan karena kegiatan pada malam hari lebih ke pedagang minuman seperti kopi dan gorengan. ♣ Waktu berkunjung rata-rata sekitar 15-30 menit pada siang hari sedangkan pada malam hari rata-rata sekitar 30-60 menit bahkan sampai pagi hari karena suasana malam hari lebih menunjang daripada siang hari. ♣ Kurangnya sarana parkir sehingga pengunjung menggunakan badan jalan untuk parkir kendaraannya maka perlu adanya tempat parkir secara kelompok supaya tidak mengganggu ketertiban lalu lintas ♣ Moda yg digunakan untuk menuju ke lokasi yaitu kebanyakan menggunakan motor maka perlu adanya penataan dan penataan tempat 	<p>Pengunjung tertinggi adalah mahasiswa dengan konsumsi makanan ringan dan minuman, mereka umumnya datang berkelompok dengan tujuan untuk duduk-duduk saja, atau bisa disebut motivasi rekreasi. Poin of view yang mereka inginkan adalah jembatan kembar Sukarno Hatta.</p>  <p>moda yang mereka gunakan adalah kendaraan bermotor dengan parkir di bahu dan badan jalan</p>

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Input	Rumusan
<p>parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Pengunjung yang datang rata-rata mahasiswa. ♣ Pada umumnya pengunjung berasal dari Kota Malang dan luar Kota Malang, mereka memiliki kebiasaan datang secara berkelompok walaupun ada yang datang secara sendiri dan berdua dengan melakukan kegiatan makan dan minum dan juga duduk - duduk. ♣ Dari hasil survey dan wawancara, pembeli yang melakukan aktivitasnya makan dan minum sebanyak 74% dan sisanya 26% pembeli hanya datang duduk – duduk saja sambil menikmati suasana malam ♣ Point of view dalam kawasan segmen I adalah jembatan kembar 	

Sumber : Hasil Analisa

Pola sosial dari konsumen segmen II pengunjung beragam mulai dari pelajar, mahasiswa hingga umum dengan konsumsi makanan ringan dan minuman, mereka umumnya datang berkelompok dengan motivasi rekreasi. moda yang mereka gunakan adalah kendaraan bermotor dengan parkir di bahu dan badan jalan.

Poin of view yang mereka inginkan pada Taman Krida Budaya dengan pengunjung tertinggi dibandingkan segmen lain. Sehingga kebutuhan fasilitas seperti parkir dan toilet umum sangat tinggi pada kawasan ini.

Tabel 5. 36 Pola kehidupan sosial konsumen segmen II

Input	Rumusan
<ul style="list-style-type: none"> ♣ Jenis barang dagangan yang dijual berupa rujak, es degan, agen koran, dan rokok dengan jumlah pedagang rata-rata 90 %. Jumlah ini disebabkan karena pada sepanjang jalan Suhat banyak 	<p>Pengunjung beragam mulai dari pelajar, mahasiswa hingga umum.</p> <p>dengan konsumsi makanan ringan dan minuman, mereka umumnya datang</p>

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Input	Rumusan
<p>terdapat penjual tersebut diatas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Apabila ditinjau dari waktu penjualan yaitu dengan waktu operasi dari pagi hingga malam maka pedagang melakukan kegiatan satu hari full. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang dagangannya sangat mendominasi di sepanjang koridor jalan suhat. ♣ Di segmen 2 ini paling banyak menggunakan tempat di depan Taman Krida Budaya berdagang secara berkelompok maka perlu adanya penambahan tempat parkir untuk mobil dan motor supaya tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada di jalan Suhat. ♣ Perlu adanya pengaturan pola ruang berdagang supaya kelihatan rapi dan indah. ♣ Perlu adanya penambahan utilitas berupa tempat sampah dan wc umum. 	<p>berkelompok dengan motivasi rekreasi. Poin of view yang mereka inginkan pada Taman Krida Budaya dengan pengunjung tertinggi dibandingkan segmen lain. Sehingga kebutuhan fasilitas seperti parkir dan toilet umum sangat tinggi pada kawasan ini.</p> <p>moda yang mereka gunakan adalah kendaraan bermotor dengan parkir di bahu dan badan jalan.</p>

Sumber : Hasil Analisa

Pengunjung tertinggi pada segmen III pada malam hari adalah pelajar dan mahasiswa dengan konsumsi gorengan, rokok dan kopi. Pada siang hari adalah masyarakat umum.


Pada malam hari mereka umumnya datang berkelompok dengan motivasi rekreasi. Pada siang hari dengan motivasi pemenuhan kebutuhan seperti makan siang, kebutuhan akan bacaan hingga kebutuhan aktivitas lalu lintas seperti bensin dan tambal ban. Sedangkan poin of view yang mereka inginkan adalah Tugu pesawat.

Tabel 5. 37 Pola kehidupan sosial konsumen segmen III

Input	Rumusan
<ul style="list-style-type: none"> ♣ Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang yang dagangan diatas maka dapat diketahui bahwa jumlah PKL yang berdagang di segmen 3 paling banyak adalah memilih tempat 	<p>Pengunjung tertinggi pada malam hari adalah pelajar dan mahasiswa dengan konsumsi gorengan, rokok dan kopi. Pada</p>

Tabel bersambung ke halaman berikutnya

Sambungan tabel

Input	Rumusan
<p>gorengan, rokok dan kopi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ♣ Apabila ditinjau dari waktu berjualan dari pagi-malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih PKL pada siang hari adalah es degan, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan gorengan, nasi goreng, mi goreng dan minuman kopi. ♣ Pembeli yang datang berupa pegawai kantor pada siang hari dan pada malam hari pelajar dan mahasiswa, maka perlu adanya penambahan fasilitas berupa taman baca. ♣ Perlu adanya penataan fasilitas parkir. ♣ Poin of view yang mereka inginkan adalah Tugu pesawat. 	<p>siang hari adalah masyarakat umum.</p> <p>Pada malam hari mereka umumnya datang berkelompok dengan motivasi rekreasi. Pada siang hari dengan motivasi pemenuhan kebutuhan seperti makan siang, kebutuhan akan bacaan hingga kebutuhan aktivitas lalu lintas seperti bensin dan tambal ban.</p> <p>Poin of view yang mereka inginkan adalah Tugu pesawat.</p>  <p>moda yang mereka gunakan adalah kendaraan bermotor dengan parkir di bahu dan badan jalan</p>

Sumber : Hasil Analisa

5.4.4. Analisa tempat menikmati lingkungan dan koordinasi dengan lingkungan binaan



Gambar 5. 13 Jembatan Sukarno Hatta

Dari hasil survey dan wawancara didapat bahwa point of view yang dituju pengunjung PKL Segmen I adalah jembatan kembar Sukarno Hatta. Kondisi ruang terbuka yang tersedia pada kawasan tersebut yang terdekat adalah trotoar pada jembatan itu sendiri, trotoar didepan POLTEK NEGERI MALANG.

Kondisi jalan yang ramai hingga macet pada jalur timur, penerangan yang kurang dan sedikitnya ruang terbuka yang landai menyebabkan hampir tidak ada aktivitas PKL pada jalur ini. Aktivitas PKL baru terjadi pada ruang terbuka di



Gambar 5. 14 Ruang privat semi publik pada depan POLTEK Negeri Malang

depan POLTEK NEGERI MALANG sisi utara, disana terdapat ruang terbuka privat yang disewakan untuk bedak-bedak informal sehingga terkesan milik publik dan ruko sebelahnya yang terdapat ruang parkir yang besar dan dimanfaatkan oleh aktivitas PKL kopi dan makanan ringan.

Poin of view yang diinginkan pada Segmen II adalah Taman Krida Budaya. Bangunan-bangunan ruko dan pencahayaannya serta baliho raksasa yang



Gambar 5. 15 Taman Krida Budaya

melintas diatas jalan Sukarno Hatta yang terdapat pada kawasan ini menyebabkan kawasan ini terkesan paling ramai dan paling bagus secara visual dibanding segmen yang lain. Walaupun pada Taman Krida Budaya sendiri kurang terdapat penerangan sehingga terkesan tengelam dibanding sekitarnya, selain

itu Taman Krida Budaya juga paling tertutup oleh aktivitas PKL. Disamping itu, terdapatnya rongga yang lebar antar median jalan sepanjang Sukarno Hatta tepat di depan Taman Krida Budaya serta set back rumah sakit yang lebar dan ruang terbuka Taman Krida Budaya memberi kesan lapang dibanding sepanjang koridor Sukarno Hatta yang lain.



Gambar 5. 16 Parkiran ruko taman niaga

Ketersediaan ruang terbuka yang tersedia paling luas adalah depan Taman Krida Budaya dan parkir ruko Happy Puppy, serta parkir ruko taman niaga yang masih belum dimanfaatkan oleh PKL.

Poin of view yang diinginkan pada segmen III adalah Tugu pesawat. Karena kesan lapang pada jalan perempatan Sukarno Hatta serta lancar dan cenderung sepi arus lalu lintas menimbulkan landmark pesawat semakin kelihatan



Gambar 5. 17 Landmark pesawat pada sisi utara jalan Sukarno Hatta

walau ditopang pencahayaan yang kurang tepat. Set back bangunan disekitar landmark yang jauh dari jalan karena disediakan untuk ruang parkir juga menyebabkan kawasan ini terkesan lebar.

Akan tetapi kawasan ini paling sepi dibanding 2 segmen lain karena banyaknya lahan kosong dan bangunan yang hanya beraktivitas siang.

BAB VI

KONSEP DAN PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA

Konsep dan penataan pedagang kaki lima koridor Soekarno Hatta yang terbagi menjadi 3 segmen yaitu segmen 1, segmen 2 dan segmen 3 didasarkan pada analisa sebelumnya pada bab 5.

Berdasarkan analisa karakter aktivitas PKL sudah dapat disimpulkan waktu berjualan, jenis dagangan, cara berdagang, kondisi moda jualan, kebutuhan ruang jalan serta kondisi fasilitas dan utilitas PKL di koridor Soekarno-Hatta. Analisa karakter konsumen menghasilkan pola sosial yaitu karakter umum, status pekerjaan, motivasi konsumen belanja serta kebutuhan ruang untuk moda transportasi yang digunakan serta ruang untuk pembeli itu sendiri.

Analisa karakter ruang terbuka hijau mengetahui ruang terbuka hijau yang tersedia pada Koridor Soekarno-Hatta baik yang dimanfaatkan ataupun tidak oleh aktivitas PKL. Dari 3 tahapan analisa karakter PKL, karakter konsumen, karakter RTH selanjutnya dapat dijadikan dasar untuk melakukan PKL pada koridor Soekarno-Hatta.

6.1. Karakter aktivitas PKL

Karakter aktivitas PKL pada koridor jalan Soekarno-Hatta terbagi menjadi PKL segmen 1, PKL segmen 2 dan PKL segmen 3. Pembagian segmen dimaksudkan untuk memudahkan pengelompokan data, proses analisa dan output penataan PKL jalan koridor Soekarno-Hatta. Berdasarkan hasil analisa karakter aktivitas aktivitas PKL terdiri dari :

6.1.1. Karakter Aktivitas PKL

a. Kesimpulan PKL Segmen I :

1. Jenis barang dagangan yaitu kebanyakan rokok dan bensin.
2. Pengunjung pada malam hari lebih ke pedagang minuman seperti kopi dan gorengan.

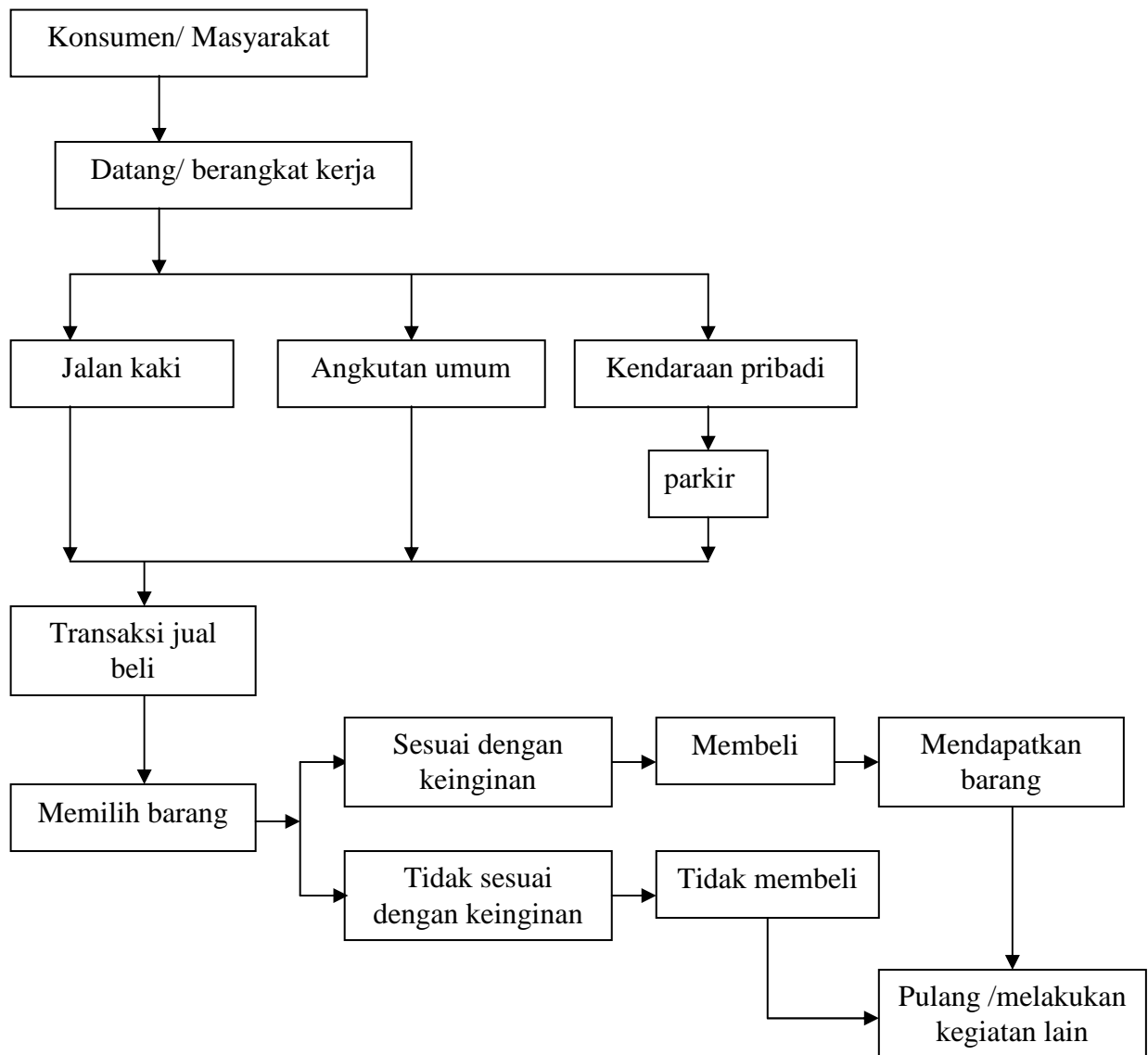
3. Waktu berkunjung rata-rata sekitar 15-30 menit pada siang hari sedangkan pada malam hari rata-rata sekitar 30-60 menit bahkan sampai pagi hari karena suasana malam hari lebih menunjang dari pada siang hari.
 4. Kurangnya sarana parkir sehingga pengunjung menggunakan badan jalan untuk parkir kendaraannya maka perlu adanya tempat parkir secara kelompok supaya tidak mengganggu ketertiban lalu lintas.
 5. Moda yg digunakan untuk menuju ke lokasi yaitu kebanyakan menggunakan motor maka perlu adanya penambahan dan penataan tempat parkir.
 6. Pengunjung yang datang pada malam hari rata-rata mahasiswa.
- b. Kesimpulan PKL Segmen II:
1. Jenis barang dagangan yang dijual kebanyakan makanan dan minuman yang beroperasi secara berkelompok.
 2. Segmen ini paling dominan di sepanjang koridor Jalan Soekarno Hatta.
 3. Di segmen 2 ini paling banyak menggunakan tempat di depan Taman Krida Budaya berdagang secara berkelompok maka perlu adanya penambahan tempat parkir untuk mobil dan motor supaya tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada di Jalan Soekarno Hatta.
 4. Perlu adanya pengaturan pola ruang berdagang supaya kelihatan rapi dan indah.
 5. Perlu adanya penambahan utilitas berupa tempat sampah dan wc umum.
 6. Pengunjung yang datang masyarakat umum.
- c. Kesimpulan PKL Segmen III:
1. Dari hasil perhitungan rata-rata jenis barang yang dagangan diatas maka dapat diketahui bahwa jumlah PKL yang berdagang di segmen 3 paling banyak adalah gorengan, rokok dan kopi.
 2. Apabila ditinjau dari waktu berjualan dari pagi-malam. Maka dapat disimpulkan bahwa jenis barang yang dipilih PKL pada siang hari adalah es degan, sedangkan pada malam hari adalah jenis makanan gorengan, nasi goreng, mi goreng dan minuman kopi.

3. Tempat berjualan berupa trotoar dan di depan ruko maka perlu adanya penataan moda dagangan s
4. upaya tidak mengganggu aktifitas lainnya.
5. Pembeli yang datang berupa pegawai kantor pada siang hari dan pada malam hari pelajar dan mahasiswa.
6. Perlu adanya penataan fasilitas parkir.

6.1.2. Karakter Konsumen

1. Pola Sosial meliputi karakter Umum, Status Pekerjaan dan Motivasi Belanja

Karakteristik pembeli pedagang kaki lima (PKL) jalan Soekarno-Hatta dengan 2 segmen yaitu memiliki kebiasaan selalu membawa kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil sebagai moda untuk berkunjung ke lokasi PKL jalan Soekarno-Hatta dengan adanya kebiasaan ini maka kegiatan PKL perlu disediakan tempat khusus untuk memarkir kendaraan. Pada umumnya pengunjung berasal dari Kota Malang dan luar Kota Malang, mereka memiliki kebiasaan datang secara berkelompok walaupun ada yang datang secara sendiri dan berdua dengan melakukan kegiatan makan dan minum dan juga duduk - duduk. Melihat kebiasaan ini maka perlu disediakan ruang dan tempat duduk untuk pengunjung

Diagram 6. 1 Kegiatan Konsumen PKL pada Korodor Soekarno-Hatta

2. Kebiasaan Yang Dilakukan Oleh Pembeli

prosentase dimana pembeli yang datang berkelompok adalah sebanyak 59%, pembeli yang datang sendiri ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) adalah sebanyak 10%, pembeli yang datang berdua ke lokasi pedagang kaki lima (PKL) adalah sebanyak 30%. Lokasi yang paling diminati adalah jembatan Sukarno Hatta, Taman Krida Budaya dan ruko Landmark Pesawat.

6.2. Pola Ruang Terbuka dan Daya Tampung Terhadap Aktivitas PKL pada Koridor Soekarno Hatta

A. Karakter Ruang Terbuka

1. Jalan

Jalan termasuk ruang terbuka publik, akan tetapi jalan terdapat aktivitas lalu lintas sehingga tidak semua jalan dapat dimanfaatkan untuk aktivitas PKL. Jalan-jalan yang ujungnya tertutup seperti portal dan jalan buntu yang dapat dimanfaatkan oleh kegiatan PKL karena tidak ada aktivitas lalu lintas. Jalan-jalan yang tertutup salah satu ujungnya pada lokasi studi terdapat pada salah satu gang di perumahan Griya Shanta (titik amatan 22 pada segmen II) dan jalan pintu masuk Kampus ASIA (titik amatan 39 pada segmen III). Jalan ini telah dimanfaatkan untuk aktivitas PKL tanpa menyebabkan konflik sama sekali terhadap aktivitas lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki.

2. Bahu jalan

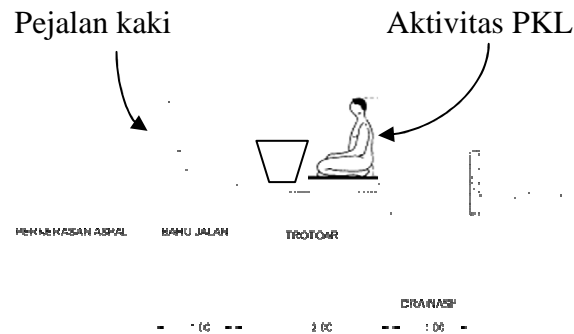
Bahu jalan dapat melayani kendaraan yang stop dalam waktu yang singkat. Pada kawasan ini rata-rata lebar antara 2-4meter. Hal ini dapat dimanfaatkan untuk parkir sementara/stop kendaraan konsumen PKL yang memiliki durasi pelayanan yang singkat seperti kios rokok dan bensin. Akan tetapi kurang tepat apabila digunakan parkir dalam jangka yang lama, karena dapat menjadi hambatan samping.

3. Pedestrian

Pedestrian pada kawasan ini antara 1meter (terletak pada kawasan ruko Happy-Puppy) 2 meter rata-rata seluruh pedestrian di jalan sukarso Hatta dan 3meter pada pedestrian di depan Taman Krida Budaya dan ruko Niaga. Aktivitas pejalan kaki pada pedestrian kawasan ini selalu ada walau tidak tinggi atau padat.

Terdapatnya aktivitas PKL pada pedestrian samping jembatan sukarso hatta dan depan taman krida budaya membuat para pejalan kaki berjalan pada

bahu bahkan aspal jalan. Hal tersebut menyebabkan perlunya penataan PKL pada kawasan ini.



Gambar 6. 1 posisi pejalan kaki dan PKL pada jalan dekat jembatan Sukarno Hatta

4. Parkir

Parkir yang luas terdapat pada seluruh bangunan ruko. Parkir yang diperbolehkan untuk aktivitas PKL hanya Ruko depan POLTEK di segmen I, Parkiran ruko Happy Puppy & parkiran ruko niaga pada segmen II, dan parkiran pada ruko PDAM dan ruko sebelah selatan ruko PDAM tersebut pada segmen III. Aktivitas masing-masing ruko ini ramai pada siang hari dan sepi pada malam hari sehingga dimanfaatkan untuk aktivitas PKL.

5. Lahan kosong

Lahan kosong yang boleh dimanfaatkan untuk PKL hanya samping selatan ruko Taman Krida Budaya. Terdapat isu untuk memindahkan PKL ke ruang kosong ini tetapi tidak didukung oleh para PKL karena dapat mengurangi pendapatan mereka. Lahan kosong ini memiliki kontur yang rata dan memiliki lebar 30 meter. Sehingga dapat difungsikan untuk mendukung aktivitas PKL seperti parkir dan lokasi *mobile toilet*.

6.3. Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima pada Koridor Jalan Sukarno Hatta Malang

Konsep penataan pada koridor jalan Sukarno Hatta dengan menggunakan kriteria desain activity support. Oleh karena itu keluaran yang tersusun pada subbab ini terangkum konsep keragaman & intensitas kegiatan yang sesuai

dengan skala manusia yang meliputi penataan waktu berjualan, penataan luas moda jual, standarisasi ruang pelayanan serta konsep desain yang berisi tentang

6.3.1. Konsep keragaman & intensitas kegiatan yang sesuai dengan skala manusia

A. Waktu jualan

Waktu jualan PKL pada koridor jalan Sukarno Hatta adalah :

1. Tempo berjualan rata-rata 7jam/hari selama 7hari kerja PKL.
2. Segmen I dominasi antara pagi-malam dengan sore-malamimbang, oleh karena itu terjadi penumpukan aktivitas PKL pada malam hari.
3. Segmen II didominasi dengan mulai berjualan sore hingga malam.
4. Segmen III didominasi berjualan pagi hingga sore.
5. PKL segmen III tidak terdapat PKL dengan shift pagi-malam.

PKL di koridor Soekarno Hatta semakin ke selatan koridor Sukarno Hatta PKL dengan waktu operasi pagi-malam semakin tinggi. PKL ini adalah pemenuh kebutuhan akan transportasi seperti tambal ban, bensin dan kios rokok. Hal tersebut menunjukkan semakin tingginya pengguna jalan koridor Soekarno-hatta pada sisi selatan hingga malam hari menyebabkan tinggi pula kebutuhan akan PKL jenis ini.

Tabel 6. 1Konsep keragaman dan intensitas kegiatan

Pertimbangan	Konsep
<p>Waktu jualan PKL pada koridor jalan Sukarno Hatta adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tempo berjualan rata-rata 7jam/hari selama 7hari kerja PKL. 2. Segmen I dominasi antara pagi-malam dengan sore-malamimbang, oleh karena itu terjadi penumpukan aktivitas PKL pada malam hari. 3. Segmen II didominasi dengan mulai berjualan sore hingga malam. 4. Segmen III didominasi berjualan pagi hingga sore. 5. PKL segmen III tidak terdapat PKL dengan shift pagi-malam. 	<ul style="list-style-type: none"> • ritme jualan 7 hari per minggu • 2 waktu pergantian pedagang : Pedagang siang dimulai pukul 08.00 dan pedagang malam pada pukul 16.00 • 3 tempo berdagang : <ol style="list-style-type: none"> a) 7 jam dimulai pagi hingga sore hari b) 7 jam dimulai sore hingga malam hari c) 15jam dimulai pada pagi hingga malam hari

Sumber : hasil penataan tahun 2012

Maka dari karakter waktu tersebut dapat ditetapkan waktu berjualan pada koridor ini dengan ritme jualan 7 hari per minggu dan mempunyai 2 waktu pergantian pedagang siang dengan pedagang malam. Pedagang siang dimulai pukul 08.00 dan pedagang malam pada pukul 16.00. Terdapat pula 3 tempo dagang 7 jam dimulai pagi hingga sore hari dan 7 jam dimulai sore hingga malam hari serta 15jam dimulai pada pagi hingga malam hari.

B. Ruang jualan

Luas moda jual

Keserasian terhadap kawasan menjadi poin yang utama, oleh karena itu keseragaman luas moda dapat menjadikan PKL kawasan ini terlihat lebih seragam dan serasi. Luas moda dagang ini didapat dari rata-rata dari tiap type moda. Dari analisa diatas maka diperoleh ketetapan luasan moda yaitu :

Kebutuhan luas moda kios = $1 \times 3 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda gerobak = $1 \times 2 \text{ m}^2$.

Kebutuhan luas moda tenda = $3 \times 4 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda bangunan semi permanen $4 \times 4 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda mobil $2 \times 5 \text{ m}^2$


Kebutuhan luas moda pikulan $1 \times 2 \text{ m}^2$

Kebutuhan luas moda sepeda $1 \times 2 \text{ m}^2$

Luas ruang pelayanan

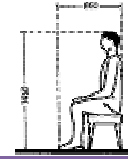
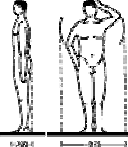
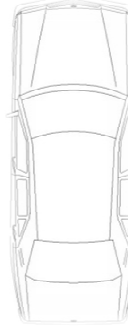

Standart ruang pelayanan per konsumen didasarkan dari karakter cara manusia dalam duduk, berdiri hingga lesehan. Standart ini bertujuan untuk mendapatkan luas minimal dari suatu ruang pelayanan dari konsumen yang datang sendiri, berdua hingga berkelompok. Standart ini juga memperhitungkan konsumen pada tambal ban, sehingga memperhitungkan luas kendaraan yang direparasi termasuk juga luas manusianya.

Tabel 6. 2 Luas ruang pelayanan/konsumen

Ilustrasi	Model posisi konsumen	Luas
	Lesehan	$0,46 \text{ m}^2$

Tabel bersambung

Lanjutan tabel

	Duduk	0,46m ²
	Berdiri	0,24m ²
	Reparasi mobil	10,24 m ²
	Reparasi sepeda	0,88 m ²

Sumber : *hasil analisa*

maka didapat konstanta luas pengunjung sebesar :

Tabel 6.3 Luas Konsumen

Posisi		Konstanta luas konsumen	Ruang gerak 20%	Total
duduk		0,64	0,128	0,77
berdiri		0,24	0,048	0,29
lesehan		0,46	0,092	0,55
Untuk tambal ban	Berdiri & mobil	10,24	2,048	12,29
	Berdiri & sepeda	0,88	0,176	1,06

Sumber : *hasil analisa*

Dari luas moda dan standart luas pelayanan/konsumen maka dapat ditentukan luas ruang jualan total

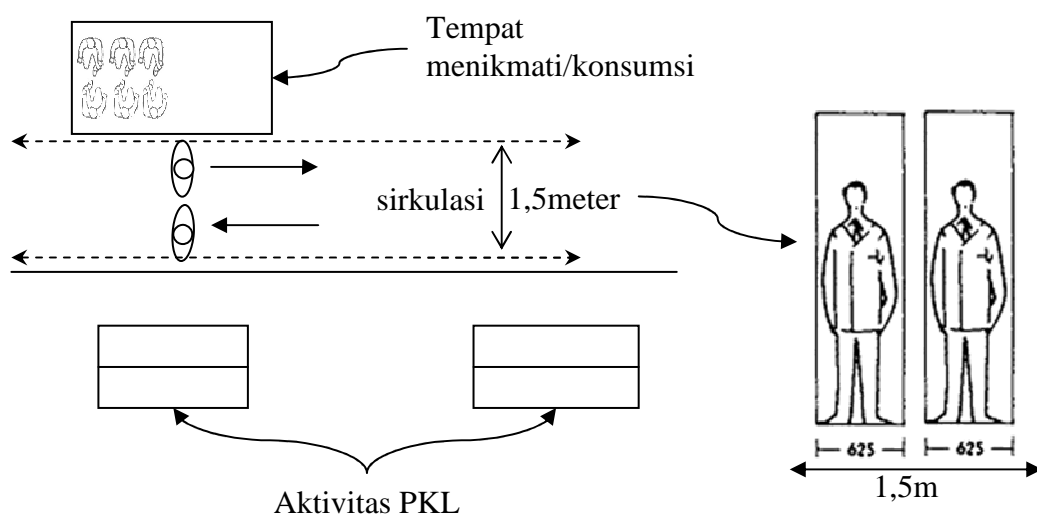
Tabel 6.4 Luas ruang jualan

Moda jualan	Total Luas Pelayanan
Kios	4,54 m ²
Gerobak	3,54 m ²
Tenda	12 m ²
bangunan semi permanen	16 m ²
mobil	11,54 m ²
pikulan	3,54 m ²
sepeda	3,54 m ²
Tambal ban sepeda	10,04 m ²
Tambal ban mobil	40,78 m ²

Sumber : Hasil Konsep

C. Sirkulasi Pejalan Kaki

Untuk kebutuhan ruang sirkulasi bagi pejalan kaki pada titik-titik lokasi PKL membutuhkan lebar minimal ruang jalan sekitar 1,5 meter agar dapat memberikan kenyamanan pejalan kaki. Hal ini dikarenakan perlunya jarak antar pejalan kaki agar tidak bersenggolan dengan pejalan yang lain maupun aktivitas PKL. Untuk lebih jelasnya dapat dijelaskan melalui gambar berikut.



Gambar 6. 2 Konsep sirkulasi

D. Fasilitas utilitas

Utilitas sangat diperlukan untuk mendukung segala aktivitas dalam kawasan. Kebutuhan akan utilitas didasarkan atas jenis kegiatan, banyaknya pengguna kawasan dan besaran ruang dalam kawasan. Utilitas yang akan disediakan dalam kawasan PKL diantaranya berupa sarana penerangan, air bersih & toilet, tempat sampah dan tempat penitipan moda dagang.

- **Sarana penerangan**

Sarana penerangan disini juga termasuk jaringan listrik. Listrik dalam kawasan untuk menghidupkan alat-alat elektronik dalam aktivitas PKL seperti blander untuk jus dan lampu penerangan PKL secara mandiri. Kebutuhan jaringan listrik ini dapat diambil dari ruko setempat dengan biaya pengganti sesuai dengan watt yang dibutuhkan dan dikoordinir secara mandiri antara pedagang dengan pemilik/penjaga ruko.

Jenis lampu penerangan yang direncanakan untuk penerangan ruang terbuka dapat dijabarkan sebagai berikut:

- Penerangan taman dipasang dengan ketinggian dibawah mata, lampu tipe pijar atau neon 15 watt.
- Penerangan lintas pejalan kaki dan parkir dipasang dengan ketinggian 3 meter, lampu tipe merkuri 90 watt.
- Penerangan selasar dipasang pada atap selasar, lampu tipe neon 15 watt.
- Penerangan jalan raya, parkir angkutan dipasang dengan ketinggian 9 meter, lampu tipe merkuri 250 watt, jarak pemasangan tiap 20 meter.

- **Toilet**

Toilet untuk aktivitas PKL yang temporer menggunakan mobile toilet agar dapat melayani pembeli tanpa harus dibangun secara permanen sehingga tidak mengganggu pada saat kegiatan ruko berlangsung.



Gambar 6.3 konsep mobile toilet

Dari Hasil analisa dibutuhkan 3WC untuk kawasan Taman Krida Budaya dan 1WC untuk kawasan Landmark Pesawat. Apabila 1 mobile toilet terdapat 4WC/mobil maka masing-masing lokasi membutuhkan 1 mobil toilet.

- **Sampah**

Sampah merupakan hasil sampingan dari segala aktivitas yang terjadi yang menimbulkan pencemaran dan memberikan estetika negatif bagi suatu lokasi aktivitas. Sampah hasil sampingan dari kawasan PKL harus ditangani dengan benar agar tidak mengganggu aktivitas dalam kawasan maupun citra kawasan. Bak-bak sampah ditempatkan pada lokasi-lokasi yang berpotensi menghasilkan sampah seperti di jalur pedestrian dan toilet. Tempat pembuangan akhir dari sampah harus ditempatkan di luar kawasan PKL agar kawasan tetap terjaga kebersihannya dan tidak menimbulkan polusi bagi kawasan.

- **Tempat penitipan moda**

Penitipan moda dagang hanya terjadi pada segmen II tepatnya pada kawasan Taman Krida Budaya dan ruko-ruko disampingnya. Lokasi penitipan moda ditentukan pada belakang taman krida budaya, samping ruko niaga dan samping ruko Happy Puppy.

6.3.2. Konsep Desain

Dalam konsep desain pada penataan pedagang kaki lima dibahas dalam beberapa elemen pendukung yang saling berkaitan dan mendukung aktivitas pedagang kaki lima agar dapat berakselerasi secara selaras dengan aktivitas koridor jalan Sukarno Hatta.

6.3.2.1. Penataan PKL non kelompok

PKL non kelompok terdiri dari PKL kios rokok dan bensin, tambal ban, kios koran, dan PKL dengan bangunan semi permanen. PKL ini biasanya mempunyai waktu operasional pada pagi hingga sore dan pagi hingga malam.

Detail konsep penataannya adalah moda PKL harus mempunyai setback 3 meter dari aspal jalan, bertujuan untuk memberi ruang 1 meter untuk bahu jalan dan ruang 2 meter untuk pejalan kaki. Pemunduran ini dapat menggunakan atas drainase yang ditutup untuk lokasi moda PKL.

Tabel 6.5 konsep elemen PKL

Eksisting	Rencana
<p>Kios</p>  <p>Bentuk dan warna kios tidak seragam</p>	 <p>Kios pada kawasan ini dilengkapi dengan stan bensin maka dapat diseragamkan ukurannya menjadi 1x3m. Selain itu kios diberi zona pelayanan kios seluas 2x3 berbentuk garis pembatas maupun perkerasan seperti paving pada bahu jalan yang tidak dilengkapi oleh trotoar. Bentuk dan warna juga diseragamkan dengan memanfaatkan pembiayaan dari sponsor.</p>
<p>Lesehan</p> 	 <p>Pemberian lampu pada tempat lesehan dapat memberi petunjuk pengunjung tentang tempat lesehan (melokalisasi) dan penerangan</p>

Tabel bersambung

Sambungan tabel

Eksisting	Rencana
Tenda 	 <p>Tenda ukurannya diseragamkan menjadi 3x4 m. Bentuk dan warna juga diseragamkan dengan memanfaatkan pembiayaan dari sponsor.</p>
Bangunan semi permanen 	 <p>Bangunan semi permanen ukurannya diseragamkan menjadi 4x4 m. Diupayakan untuk menjadi satu dengan aktivitas formal setempat agar tidak memakan bahu jalan dan merusak citra bangunan yang ditumpangi</p>
Gerobak 	 <p>Gerobak moda jual ukurannya diseragamkan menjadi 1x2m. Untuk warna tidak diseragamkan, karena pada data lapangan terdapat warna gerobak yang menjadi trade mark penjual tersebut</p>
Tambal ban 	<p>Luas ruang pelayanan optimal tambal ban mobil sebesar 41m². Hal ini mengakibatkan memakan ruang jalan, oleh karena itu diberi zona ruang pelayanan tambal ban berupa garis pada perkerasan jalan</p>

Sumber : Hasil konsep

6.3.2.2. Penataan PKL berkelompok



Detail konsep desain PKL berkelompok diulas per segmen sebagai berikut :

Konsep penataan segmen I (sisi utara jembatan Sukarno Hatta)

1. Waktu

PKL pada kawasan ini beroperasi dengan dua shift waktu. Yaitu Pagi hingga sore antara pukul 11.00 hingga 15.00 untuk pedagang hewan peliharaan dan 19.00 hingga 02.00 untuk pedagang berkelompok seperti kopi, tahu petis dan gorengan.

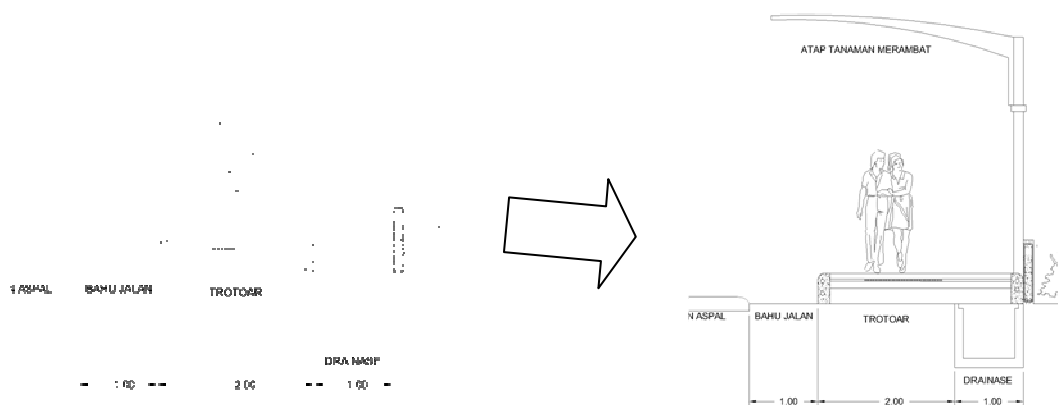
Tabel 6.6 Waktu Operasi PKL Jembatan Sukarno Hatta

Jenis dagang & moda	Pagi	Sore	Malam
Pedagang hewan peliharaan	11.00 	15.00	
kopi&makanan ringan		19.00 	02.00

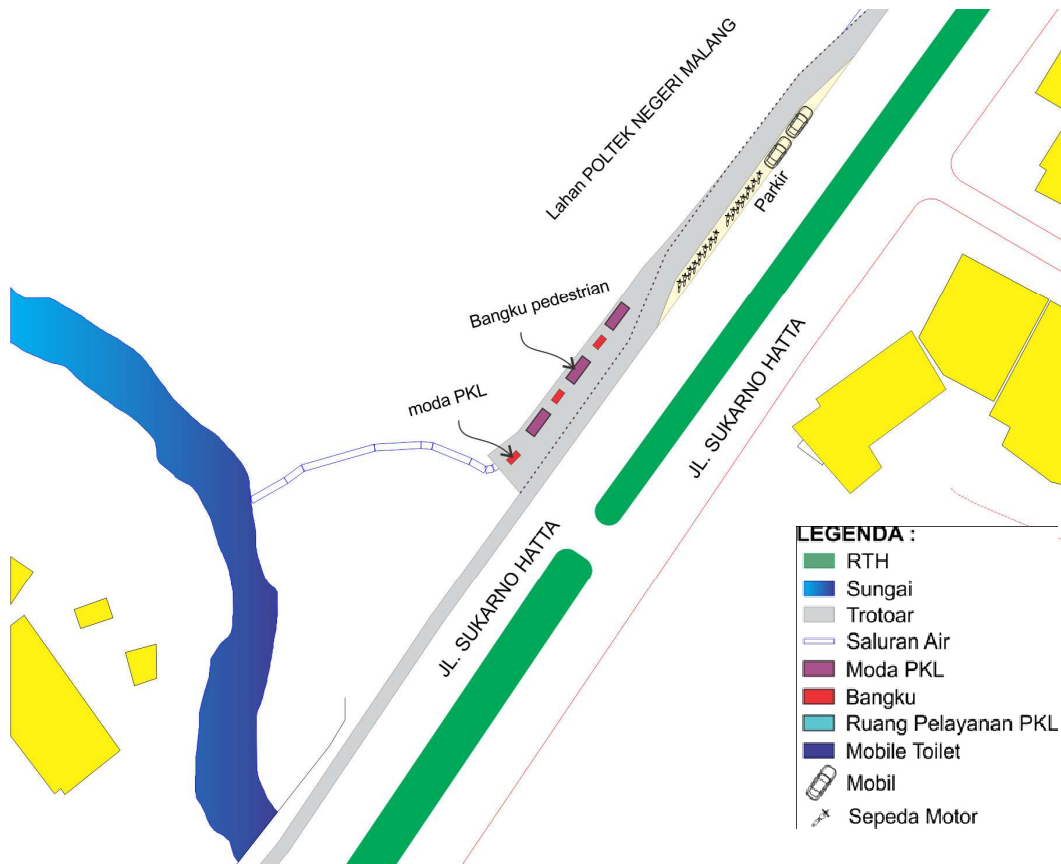
Sumber : Hasil Konsep

2. Penataan PKL

Kawasan ini adalah lokasi tujuan dari segmen I, maka trotoar pada kawasan depan POLTEK ini di perlebar dengan menjadikan drainase terbuka menjadi drainase tertutup agar aktivitas pejalan tidak terganggu oleh aktivitas PKL yang dapat menutup trotoar, dan diberi atap tanaman merambat untuk memberi peneduh pada aktivitas PKL dan pejalan kaki.



Gambar 6. 4 konsep desain trotoar segmen I (sisi utara jembatan Sukarno Hatta)



Gambar 6. 5 konsep desain penataan segmen I (sisi utara jembatan Sukarno Hatta)

lokasi penataan berada pada sisi barat laut damija dimana memperlebar trottoar dengan menutup jalur drainase menjadi drainase tertutup. Hal ini bertujuan memberikan ruang aktivitas PKL dengan meminimalisir gangguan terhadap pejalan kaki. Disamping itu memberi celukan pada trottoar eksisting yang telah diperlebar tutupan drainase tersebut yang berfungsi untuk memberikan ruang bagi parkir kendaraan pengunjung PKL agar tidak menggunakan bahu bahkan badan jalan.

Parkir

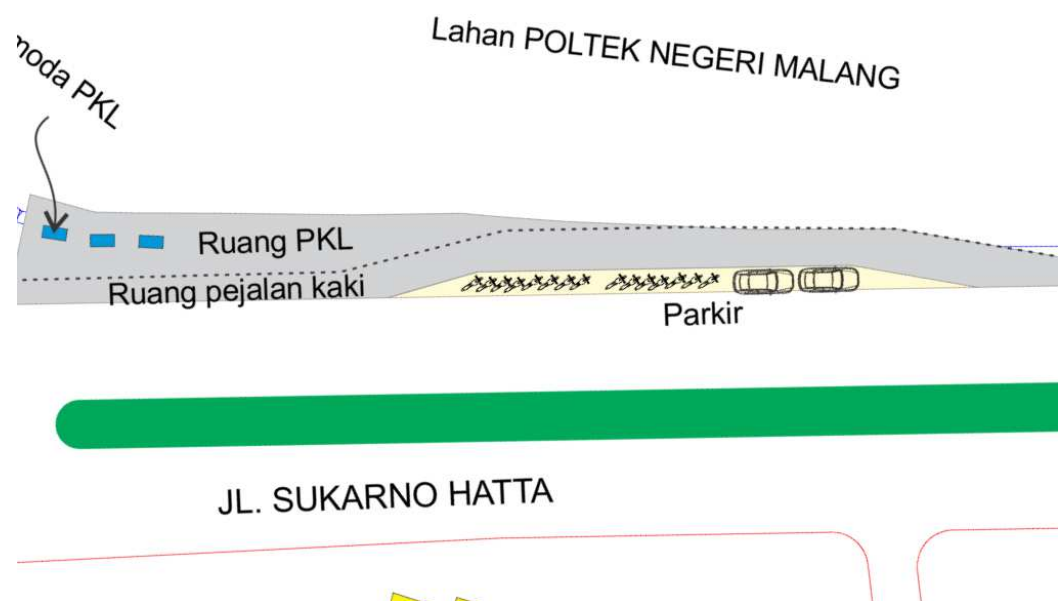
Eksisting :

Konsumen pada kawasan ini rata-rata adalah mahasiswa dengan menggunakan moda berupa sepeda motor. Lokasi parkir pada kawasan ini cenderung memakai daerah manfaat jalan (DAMAJA) badan jembatan hingga siring jembatan karena pada badan dan siring jembatan, bahu jalan sangat sempit yaitu 0,25m. Pemanfaatan daerah manfaat jalan untuk parkir antara 1meter hingga 2meter. Kondisi ini dapat menyebabkan penyempitan jalan dan pengurangan kapasitas pelayanan jalan.



Gambar 6. 6 Kondisi parkir eksisting pada Jembatan Sukarno Hatta

Konsep parkir



Gambar 6. 7 konsep parkir pada sebelah utara jembatan Sukarno Hatta

Lokasi parkir pada kawasan ini memanfaatkan celukan pada trotoar. Sehingga parkir jalan tidak lagi pada bahu jalan dan tidak mengurangi kapasitas jalan, karena pada jam sibuk aktivitas lalu lintas pada kawasan ini sangat padat. Model parkir sepeda pada kawasan ini menggunakan posisi 450 dan mobil sejajar dengan jalan mengingat lebar celukan hanya 2 meter dari bahu jalan.

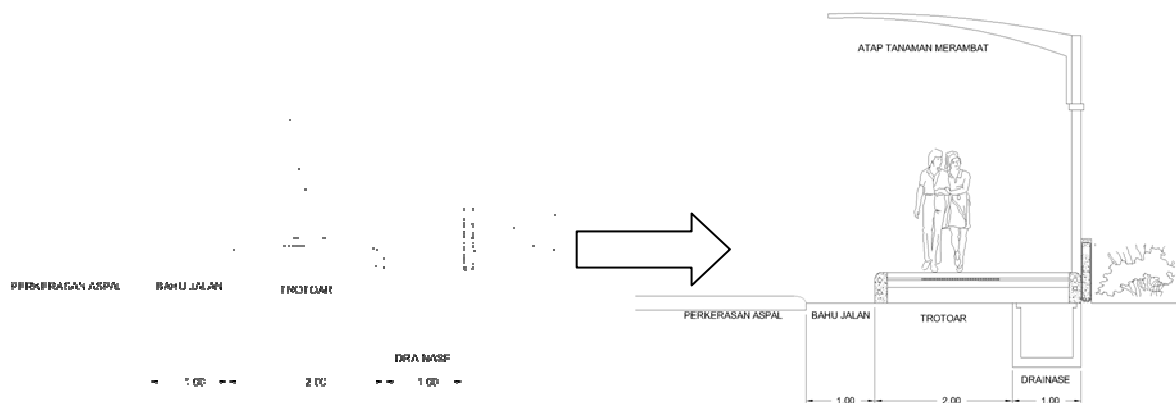
Sirkulasi

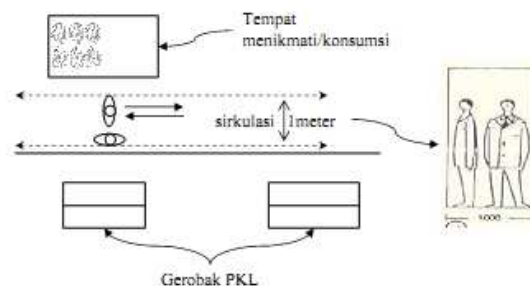
Pada kondisi eksisting, ruang pejalan kaki berkurang rata-rata 1 meter akibat penggunaan sebagian trotoar sebagai tempat menikmati oleh konsumen PKL.



Gambar 6. 8 Kondisi eksisting ruang sirkulasi jembatan Sukarno Hatta

Oleh karena itu, desain trotoar diubah menjadi trotoar dengan drainase tertutup agar memperoleh lebar trotoar yang lebih panjang, yaitu dari 2 meter menjadi 3 meter. Pelebaran ini dengan bertujuan dapat menampung konsumen pengunjung PKL dan PKL sendiri tanpa mengganggu sirkulasi pejalan kaki.





Gambar 6. 9 Konsep rencana ruang sirkulasi

Konsep desain penataan segmen II (kawasan Taman Krida Budaya)

Waktu

Pada kawasan Taman Krida budaya beroperasi mulai pukul 16.00 – 24.00

Jenis

Jenis PKL pada kawasan ini ditentukan sesuai dengan kondisi eksisting terakhir. Pada kawasan ini terdapat paguyuban yang mengatur keanggotaan pedagang. Sehingga penambahan PKL pada kawasan dapat di redam dengan adanya regulasi dari Paguyuban setempat. Berikut tabel pedagang yang beroperasi pada kawasan Taman Krida Budaya.

Tabel 6. 3 Pedagang Taman Krida Budaya

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
gorengan	gerobak	2	1x2m
rawon	gerobak	1	1x2m
gorengan	gerobak	2	1x2m
lampion	stan & tali	1	-
cilok bakar	sepeda motor	1	2x2m
angsle	gerobak	3	1x2m
ceker & ayam	gerobak	3	1x3m
kopi+rokok	gerobak	1	1x2m
kopi anglo	gerobak	2	1x1m
nasi goreng	gerobak	2	1x2m
Empek-empek Palembang	gerobak	2	1x2m
mie ayam	gerobak	2	1x2m

Tabel bersambung

Sambungan tabel

jenis dagangan	moda	Pegawai	Luas moda
shomay	gerobak	1	1x2m
kupang	gerobak	1	1x2m
tahu goreng	gerobak	2	1x2m
degan	pick up	4	2x5m
bacem	pick up	2	2x5m
kacang rebus	gerobak	1	1x2m
nasi goreng ati	gerobak	1	1x2m
kopi	gerobak	2	1x2m
lalapan	gerobak	3	1x2m
soto ayam	gerobak	3	1x2m
STMJ	gerobak	3	1x2m

*Sumber : hasil konsep***Penataan PKL**Konsep desain

Dalam RTRW kota Malang kawasan ini ditujukan sebagai kawasan PKL pedangang makanan. Oleh karena itu, penataan kawasan harus sedemikian rupa agar dapat termanfaatkan secara optimal dan tidak mengganggu aktivitas kawasan ini sebagai sub pusat pelayanan kota Malang.



Gambar 6. 10 Konsep desain penataan segmen II (kawasan Taman Krida Budaya)

Aktivitas PKL pukul 17.00 hingga 24.00 selama seminggu, dimana penataan PKL pada kawasan ini membagi PKL pada depan taman Krida Budaya menjadi 23 pedagang pada sisi tenggara dan 10 pedagang pada sisi barat laut. Hal ini ditujukan untuk membagi PKL yang sudah terlalu banyak dan menutupi kesan kawasan Taman Krida Budaya serta membagi aktivitas parkir yang sudah memakan badan jalan. Dalam Penataan parkir juga memanfaatkan lahan kosong pada sisi selatan Taman Krida Budaya dengan posisi 45^0 untuk mobil dan 90^0 untuk sepeda. Pada lahan kosong ini juga terdapat mobile toilet dalam melayani kebutuhan toilet pengunjung.



Gambar 6. 11 posisi pemasangan penerangan&moda jual lampion pada Ruang PKL taman Krida Budaya

Penerangan pada koridor ini menggunakan lampion, yaitu salah satu barang dagangan PKL setempat pada sisi taman krida budaya. Tepatnya pada belakang pengunjung agar tidak mengganggu aktivitas berkunjung seperti sekarang yang lampionnya terletak pada bagian muka trotoar.

Untuk sisi barat daya penerangan menggunakan lampu taman yang dipasang pada median jalan dan pedestrian yang dilengkapi dengan RTH.

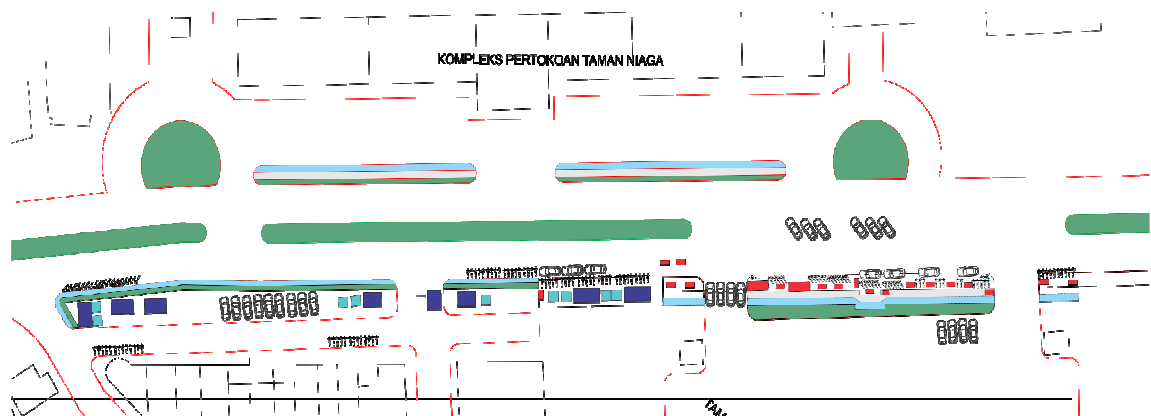
Posisi pengunjung pada daerah taman krida budaya adalah lesehan, hal ini dikarenakan tidak mungkin memasang bangku dan meja untuk melayani karena dapat memakan trotoar terlalu lebar, sehingga pejalan kaki terganggu. Posisi pengunjung pada ruko Happy Puppy menggunakan meja dan kursi, hal ini dikarenakan tidak ada perbedaan tinggi lantai antara tempat parkir dengan tempat pengunjung sehingga dapat mengurangi kenyamanan. Lesehan pada trotoar depannya dihilangkan, karena benar-benar menutup pedestrian. Serta parkir diarahkan di dalam kawasan ruko agar tidak memakan badan jalan.

- **Tempat penitipan moda**

Penitipan moda dagang hanya terjadi pada segmen II tepatnya pada kawasan Taman Krida Budaya dan ruko-ruko disampingnya. Lokasi

penitipan moda ditentukan pada belakang taman krida budaya, samping ruko niaga dan samping ruko Happy Puppy.

Parkir eksisting



Gambar 6. 12 Kondisi eksisting parkir pada Taman krida Budaya dan sekitarnya

Kondisi eksisting parkir pada kawasan Taman Krida Budaya banyak memakan badan jalan. Terdapat parkir sepeda motor dengan sudut 90^0 pada badan jalan sehingga memakan badan jalan hingga 2meter. Hal ini mengakibatkan penyempitan kapasitas jalan. Pada jam-jam keramaian jalan sering terjadi kecelakaan.

Konsep parkir

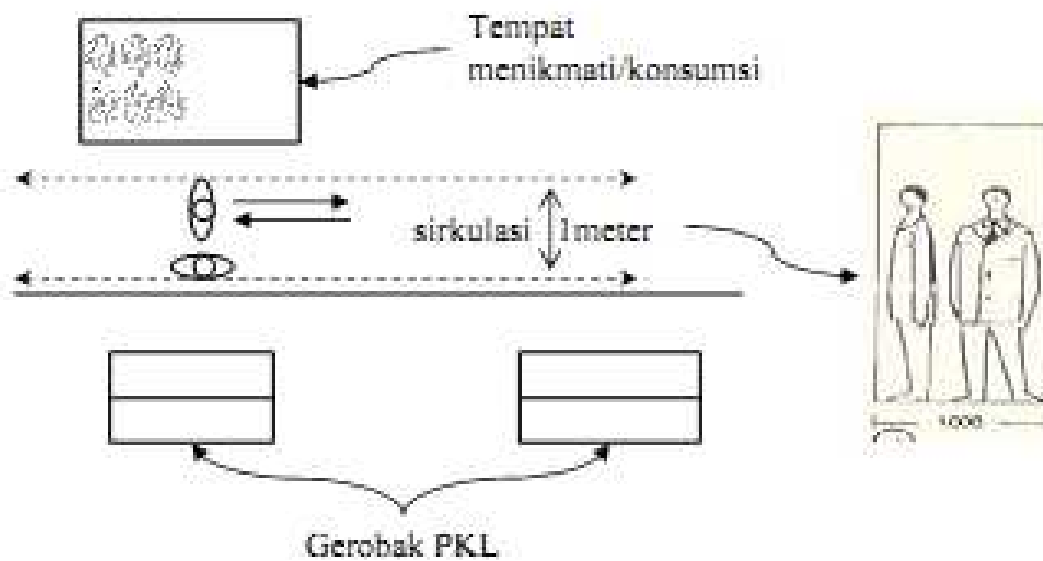


Gambar 6. 13 konsep parkir pada Taman krida Budaya dan sekitarnya

Dengan dibaginya lokasi PKL pada kiri dan kanan jalan maka keramaian dapat terbagi, sehingga lokasi parkir pada kawasan ini dapat memanfaatkan bahu

jalan, parkir ruko dan lahan kosong. Pada bahu jalan, aktivitas parkir menyisakan 1 meter untuk bahu, sehingga dapat mengurangi hambatan samping ketika ada kendaraan yang stop untuk sementara waktu. Parkiran terluas terdapat pada lahan kosong, akan tetapi lokasi ini tidak dapat menjadi sentral parkir karena pengunjung biasanya tidak mau berjalan terlalu jauh dari lokasi parkir, oleh karena itu parkir kawasan ini masih menggunakan median jalan.

Sirkulasi



Gambar 6. 14 Rencana ruang sirkulasi Taman Krida Budaya

Konsep desain penataan segmen III (kawasan Landmark Pesawat)

Waktu

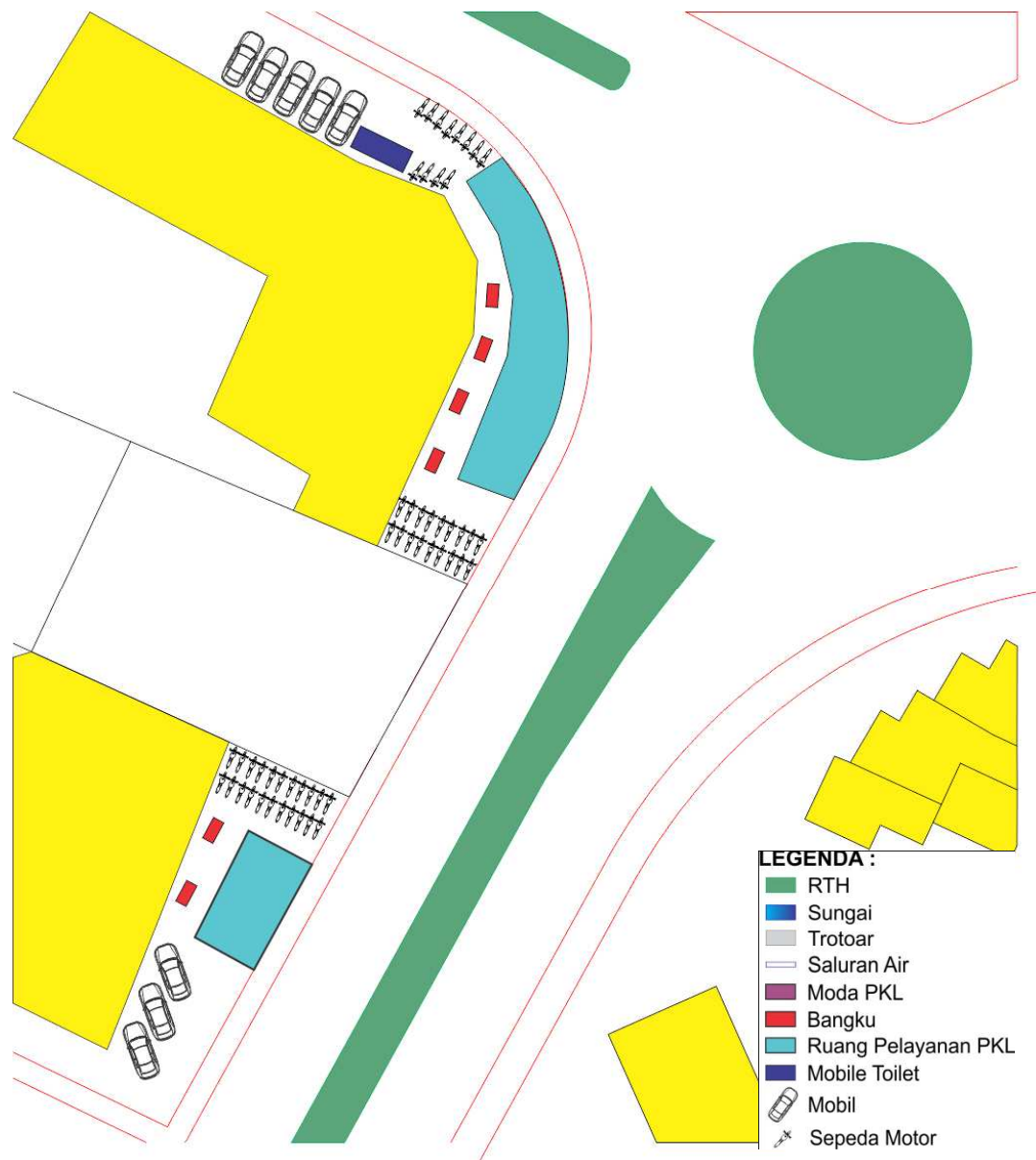
Pada kawasan ini waktu operasi antara pukul 19.00 hingga 02.00

Jenis

Terdapat 3 PKL yaitu PKL kopi dan gorengan, 2 PKL Nasi goreng

Penataan PKL

Konsep desain penataan segmen III (kawasan Landmark Pesawat)



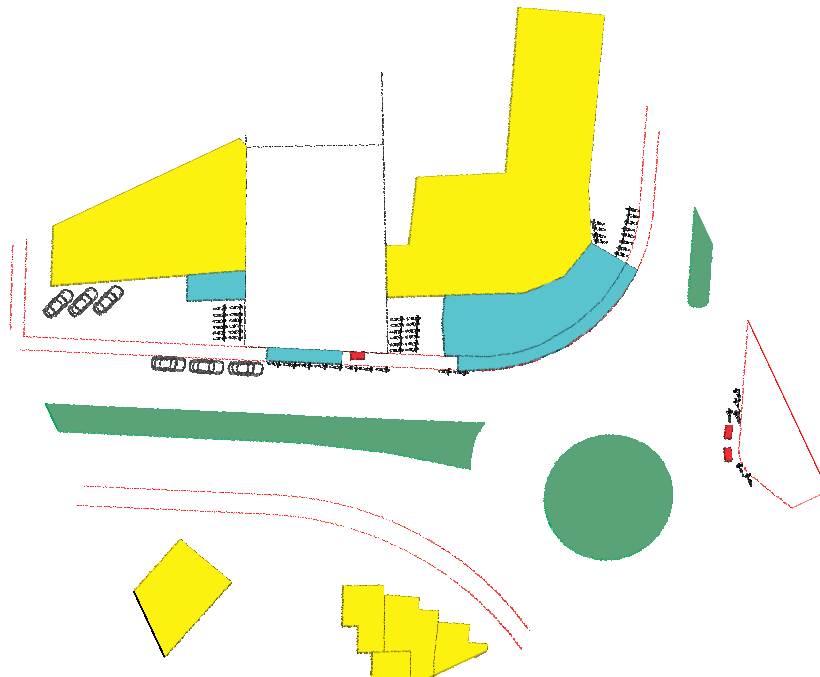
Gambar 6. 15 Konsep desain penataan segmen III (kawasan Landmark Pesawat)

Penataan PKL pada kawasan ini terbagi menjadi 2 bagian yang dipisahkan oleh tanah kosong. PKL pada kawasan ini terdiri dari 3 PKL eksisting, yaitu pedagang

kopi serta nasi goreng dan mie goreng yang dulu berjualan pada sisi utara landmark pesawat sehingga mengganggu arus lalu lintas. Relokasi 2 PKL ini ke dalam kawasan pelayanan pedagang kopi dapat saling melengkapi pelayanan pada kawasan ini. Selain itu pada gambar diatas juga terdapat gambar rencana arahan PKL pada sisi selatan lahan kosong, hal ini bertujuan untuk memberi ruang dalam penambahan PKL dan memberi ruang aktivitas pengunjung yang terlalu banyak serta kawasan pelayanan sisi utara tidak mencukupi.

Parkir

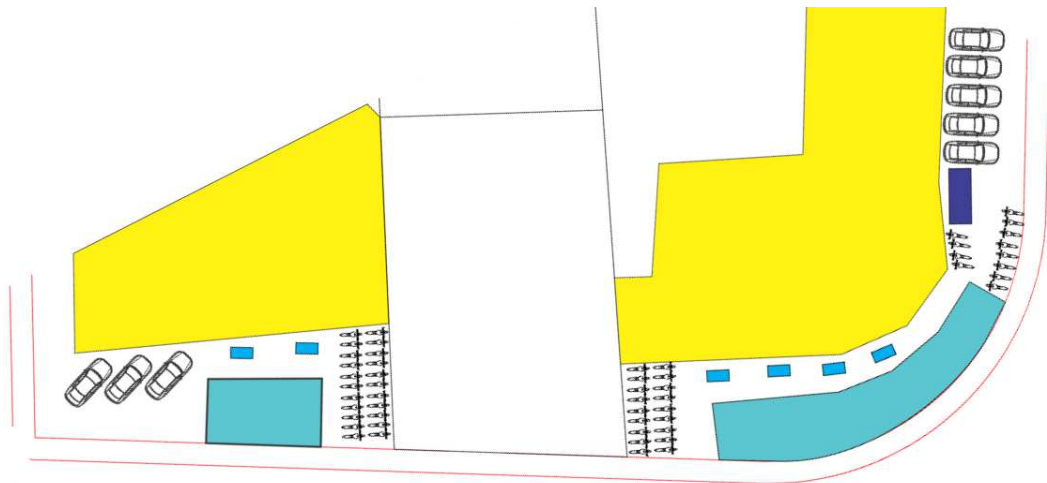
Eksisting



Gambar 6. 16 Kondisi eksisting parkir kawasan ruko Landmark pesawat

Parkir pada kawasan ini tidak tertata dengan rapi, oleh karena itu sangat memakan banyak ruang pada parkir ruko. Sehingga parkir sepeda motor dan mobil cenderung memakan badan jalan

Konsep parkir daerah penataan segmen III (kawasan Landmark Pesawat) :



Gambar 6. 17 Konsep parkir pada kawasan PKL ruko Landmark pesawat

Lokasi parkir terletak pada parkir ruko dengan terpisah lokasi pelayanan PKL, tujuannya adalah agar pengunjung tidak terlalu jauh dari kendaraan dan dapat mengawasi kendaraan masing-masing.

6.4. Kesimpulan

Berdasarkan dari identifikasi dan rumusan penataan pedagang kaki lima pada koridor jalan Sukarno Hatta Malang, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jenis dan intensitasnya PKL tergantung pada intensitas aktivitas primer yang didukung. Pada segmen I lebih banyak kios-kios bensin dan tambal ban daripada segmen II. Segmen III intensitas PKL jenis ini jauh lebih sedikit dan sering tidak beroperasi/tutup. Hal ini terjadi karena kios-kios bensin dan tambal ban melayani aktivitas lalu lintas. Semakin rendah intensitas kegiatan yang dilayani (lalu lintas) maka makin rendah pula intensitas kegiatan pendukungnya (kios-kios bensin dan tambal ban).

Pada kawasan dengan kemacetan tinggi cenderung dihindari PKL, terlihat pada Jembatan Sukarno Hatta jalur sisi timur tidak terdapat PKL. Hal ini dimungkinkan karena tidak adanya ruang untuk transaksi serta sulitnya pembeli untuk menepi dan parkir.

Landmark menjadi potensi terciptanya aktivitas PKL. Banyaknya masyarakat yang ingin menikmati lingkungan pada landmark dapat mengundang aktivitas PKL. Terlihat dari pusat keramaian aktivitas PKL yang melekat pada landmark jembatan Sukarno Hatta, Taman Krida Budaya dan Tugu Pesawat.

Tidak semua lahan kosong dapat menjadi kawasan PKL. Hal ini diakibatkan kebutuhan PKL untuk terlihat langsung oleh konsumen/pelaku aktivitas lalu lintas. Selain karena media advertising PKL menyatu dengan media jual mereka, hal ini juga di tujukan untuk mempermudah pelayanan konsumen dimana konsumen mereka adalah pengguna jalan. Oleh karena itu mereka selalu memilih lokasi dipinggir jalan.

Untuk rumusan penataan pedagang kaki lima pada koridor jalan Sukarno Hatta berdasar kriteria desain activity support. Keragaman dan intensitas PKL dibagi menjadi PKL berkelompok yang terpusat pada landmark-landmark koridor dan PKL non kelompok yang tersebar sepanjang koridor. Pembagian ini berdasarkan pola konsumen yang berkumpul pada landmark sebagai tempat untuk menikmati lingkungan. Daya tampung yang direncanakan berdasarkan luas moda dan luas pelayanan konsumen, maka didapat luas kebutuhan luas pelayanan

berdasar alat jual kios $4,54 \text{ m}^2$, Gerobak $3,54 \text{ m}^2$, Tenda 12 m^2 , bangunan semi permanen 16 m^2 , mobil $11,54 \text{ m}^2$, pikulan $3,54 \text{ m}^2$, sepeda $3,54 \text{ m}^2$, tambal ban sepeda $10,04 \text{ m}^2$, tambal ban mobil $40,78 \text{ m}^2$. Sedangkan untuk PKL yang berkelompok luas pelayanan berdasarkan luas ruang yang digunakan.

Pengkoordinasian PKL dengan lingkungan binaannya dengan menyeragamkan ukuran alat jual PKL sesuai luas pelayanan dan mengupayakan PKL tenda untuk menjadi satu dengan aktivitas formal setempat agar tidak memakan bahu jalan dan merusak citra bangunan yang ditumpangi. Sedangkan Untuk PKL berkelompok seperti pada Taman Krida Budaya dibagi keramaiannya dengan memanfaatkan parkir ruko Taman Niaga untuk menyeimbangkan dan mengurai kepadatan PKL. Disamping itu juga memanfaatkan lahan kosong disamping taman krida Budaya sebagai lahan parkir. Pada landmark jembatan, posisi pedagang PKL memanfaatkan trotoar yang diperlebar dengan menutup drainase jalan, hal ini bertujuan untuk mengembalikan luas sirkulasi pedestrian yang eksistingnya tertutup kegiatan PKL. Selain itu memberi celukan pada trotoar untuk ruang parkir agar kendaraan tidak parkir pada ruang milik jalan. Pada landmark pesawat penataan lebih pada ruang pelayanannya yang menutup ruang pejalan kaki. Ruang pelayanan lebih dilokalisasi pada parkir ruko. Selain itu juga mengatur parkir agar tidak memanfaatkan ruang milik jalan.

6.5. Rekomendasi

Berdasarkan dari berbagai hal yang telah dilakukan dalam penelitian ini, yaitu dari tahap awal berupa observasi, survey lapangan, tahap analisa dan sampai pada tahap akhir yaitu menghasilkan konsep penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta maka dapat diajukan beberapa masukan yang sekiranya dapat dijadikan pertimbangan terkait dengan penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta, yang tertuang dalam rekomendasi.

Dengan adanya rekomendasi ini diharapkan dapat digunakan dan dimanfaatkan bersama oleh pihak yang terkait seperti pihak pemerintah Kota Malang yang berwenang untuk mengelola serta pembaca Tugas Akhir (TA) ini serta adik-adik jurusan Teknik Planologi sehingga senantiasa memberi nilai manfaat bagi pembangunan kota Malang selanjutnya.

Rekomendasi yang ditujukan kepada pemerintah Kota Malang sebagai satu pihak yang berkepentingan terhadap penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta. Rekomendasi ini ditujukan untuk pemerintah agar penataan dapat berjalan sesuai dengan harapan dari masyarakat maupun pemerintah Kota Malang. Adapun saran yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

1. Lokasi studi berpotensi untuk dikembangkan sebagai kawasan wisata kuliner malam.
2. Studi yang dilakukan oleh penulis terbatas pada penataan pedagang kaki lima, sehingga dalam mendukung terciptanya studi ini dukungan pemerintah maupun swasta dalam penyediaan fasilitas sebagai penunjang pedagang kaki lima masih diharapkan untuk tercapainya penataan dalam studi ini.
3. Tujuan dari penataan penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta adalah meningkatkan tingkat perekonomian bagi penjual yang berjualan di koridor Sukarno Hatta, sehingga untuk mendukung itu sekiranya kemudahan dalam hal perijinan bagi pedagang kaki lima harap diperhatikan bagi pemerintah Kota Malang.

4. Permasalahan keterbatasan pembiayaan dalam pembuatan tenda dan fasilitas pendukung lainnya hendaknya diperhatikan oleh pemerintah Kota Malang sehingga kerjasama antara keduanya dapat berjalan dengan sesuai rencana.

Rekomendasi untuk penelitian lanjutan dari penelitian penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta diharapkan dapat memberikan sentuhan yang berbeda pada kawasan ini. Rekomendasi penelitian lanjutan adalah sebagai berikut :

1. Penelitian tentang kejadian temporer pada Koridor Jalan Sukarno Hatta.
Penataan pedagang kaki lima di sepanjang koridor jalan Sukarno Hatta dengan berdasarkan aspek budaya yang ada di Kota Malang dapat diangkat dalam studi selanjutnya. Dengan memperhatikan kajian sosial mengenai kejadian-kejadian temporer seperti ramainya PKL musiman yang berjualan pada waktu bulan puasa serta pada momen-momen tertentu seperti pawai bunga yang rutin diadakan setiap tahun hendaknya dapat digali pada penelitian yang selanjutnya.
2. Penelitian tentang fasilitas pendukung kegiatan pedagang kaki lima.
Sebagai penyediaan fasilitas air bersih dan jaringan listrik yang dirasa akan menjadi faktor pendukung kegiatan akan diharapkan menjadi bahan untuk penelitian yang selanjutnya sehingga akan lebih diperhatikan pendukung kegiatan penyediaan air bersih dan jaringan listrik. Maka akan lebih menghasilkan hasil yang lebih rinci mengenai pembahasan pendukung kegiatan pedagang kaki lima.
3. Penelitian tentang citywalk sebagai konsep detail dari penelitian penataan PKL.
Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menata PKL dalam mendukung aktivitas kawasan ini. Konsep citywalk dapat menjadikan aktivitas pedagang kaki lima menyatu terhadap aktivitas komersial formal pada kawasan terutama pada titik-titik keramaian PKL seperti pada Taman Krida Budaya dan ruko-ruko sekitarnya.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Anthony J Catanese, James C. Snyder, Susongko, “Pengantar Perancangan Kota”, Erlangga, Jakarta, 1986
- Chiara, Joseph De dan Koppelman, Lee E, “Standar Perencanaan Tapak”, Erlangga, Jakarta, 1978
- Danisworo, M. “Teori Perancangan Urban.”, Bandung : Penerbit ITB, 1991
- Danisworo, M. “Teori Perencanaan”, Fakultas Pasca Sarjana ITB, Bandung 1991
- Darmawan, Edy. “Teori dan Kajian Ruang Publik Kota, Badan Penerbit Universitas Diponegoro”, Semarang 2003
- Gilbert, Alan dan Gugler, Josef. “Urbanisasi Dan Kemiskinan Di Dunia Ketiga“, Yogyakarta : PT. Tiara Wacana, 1996
- Kartini, Kartono, dkk, ”Pedagang Kaki Lima sebagai Realita Urbanisasi dalam Rangka Menuju Bandung Kota Indah”, Bandung.: FISIP Universitas Katolik Parahiyangan, 1980
- Lewis, Oscar. “Kisah Lima Keluarga, Telaah-Telaah Kasus Orang Meksiko dalam Kebudayaan Kemiskinan”, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 1988
- Mokoginta, Lukman. “Jakarta Untuk Rakyat”, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1999
- Rachbini, Didik J. dan Hamid, Abdul. “Ekonomi Informal Perkotaan.”, Jakarta : Pustaka LP3ES, 1994
- Rustam Hakim, Hardi Utomo, “Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap”, Bumi Aksara, Jakarta, 2002
- Sjahbana, Ali. “Sisi Gelap Perkembangan Kota”, Yogyakarta : LB laksana Pressindo, 2005
- Swastha Dh, Basu, dan Handoko, Hani. “Manajemen Pemasaran Analisis Perilaku Konsumen”, Edisi tiga, Yogyakarta: Liberty, 1997
- Silvia Sukirman, “Dasar-dasar Perencanaan Geometrik Jalan”, Nova bandung, Bandung, 1994
- Todd Kim W. ”Tapak Ruang dan Struktur”

Peraturan

- Perda Kota Malang No. 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 – 2030

Internet

- <http://sukasukaaulisa.blogspot.com/2011/06/pedagang-kaki-lima-pkl-kota-solo.html>, diunduh pada tanggal 11 februari 2012
- <http://digilib.its.ac.id/ITS-Undergraduate-7947-3602100022-judul.pdf>, diunduh pada tanggal 11 Februari 2012
- www.sidoarjo.sytes.net/bappekab/02-info-terbaru/renbang/Edisi-iii/KAJIAN%201%20oke.doc, Rustianingsih,E., 2006, “Penataan Pedagang Kaki Lima Dengan Pendekatan Prespektif Kebijakan Publik.” diunduh pada tanggal 27 Oktober 2009

LAMPIRAN

Wawancara Ketua paguyuban PKL Krida Budaya Malang

Bpk. Imam (pedagang mie ayam)

Materi :

- Karakter umum, meliputi :

• Pendidikan?

SMA

• Asal/domisili?

Tunggul Wulung Malang

• Jumlah PKL yang di koordinir?

23 anggota

• Struktur kepengurusan?

Ketua : Bpk. Imam Wakil : Bpk. Wawan Bendahara : Bpk. Mat

- Perijinan, meliputi :

• Waktu (ritme dan tempo) operasi?

menata dagangan rata-rata mulai pk. 16.00,
aktif jualan 17.00 hingga 29.00

• Perijinan kepada siapa

Untuk harian hanya kpd perawat gedung Krida Budaya

Bila even pasar takjil, acara musik, dsb hingga kec. lawakwaru & Kepolisian

• Iuran yang dikenakan?

Iuran paguyuban kpd Satpol PP Rp. 300.000,-/ bln, kebersihan Rp100.000/bln

diserahkan pd Bpk Budi. Utik iuran Listrik & penitipan rombongan ke

masing2 pedagang. Listrik Rp. 10.000,-/bln /Lampu ke pak Nanang keamanan

ruko & Rombongan Rp 100.000,-/bln/ rombongan ke pak Slamet pengurus Taman Krida

• Tempat penitipan moda usaha?

di belahang Taman Krida & Samping Ruko Happy Puppy

- Kecenderungan PKL :

- Pendapat pedagang tentang mana yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam macam jenis dagangan?

Lebih baik berkelompok dg beragam dagangan, karena pembeli dapat memilih & terkesan ramai

- Pendapat tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada?

Pengaturan parkir, karena menghalangi dagangan. Pengaturan untai balap liar, karena pernah memakan korban, 3 rembang rusak 1 org luka parah & 5 luka ringan. Kira-kira setahun kemarin.

Pengaturan terus bertambahnya PKL, krn dpt mempersempit ruang & kurang tertib

- Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet)?

Toilet = tdk ada

Penerangan = kurang terang

Listrik

Tempat sampah

- Pendapat pengurus tentang kepuasan terhadap lokasi dagang?

Para pedagang rata2 sangat puas dengan lokasi ini, krn sangat byk pengunjung

Pelaku PKL : Hasan (PKL Lampion)

Materi :

- Karakter umum, meliputi :

• Pendidikan?

SMA

• Asal/domisili?

Juanda

• Jumlah pekerja?

1

• Lama berdagang?

2 tahun

• Modal?

-

• Penghasilan rata-rata perhari?

-

- Karakter usaha, meliputi :

• Jenis dagangan?

Lampion

• Sarana usaha (moda usaha dan sarana pendukung)?

box Lampion, kayu penyangga

• Tempat penitipan rombongan / tenda?

-

• Model pengelompokan (berkelompok sejenis usaha atau tidak)?

berkelompok dg usaha lain

• Waktu berjualan?

17.00 - 24.00

- Karakter lokasi :

• Lokasi berjualan (titik lokasi pada koridor)?

Taman Krida Budaya

- Tempat berjualan (trotoar, parkir, halaman, dan sebagainya)?

Trotoar

- Luas tempat operasi?

1 x 10 m

- Alasan pemilihan lokasi?

Ramai pembeli

- Jarak lokasi dengan tempat tinggal?

7 km

- Model perijinan?

Ijin ke paguyuban

- Kecenderungan PKL :

- Pendapat pedagang tentang mana yang lebih baik berkelompok sejenis barang dagangan dengan beragam macam jenis dagangan?

dg bermacam-macam pedagang, krn bs saling bantu

- Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada?

- Hal-hal yang perlu diatur?

- Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet)?

toilet & listrik

- Pendapat pedagang tentang kepuasan terhadap lokasi dagang?

Puas

PENGURUS PARKIR : Latif alias Cacak

- Karakter umum, meliputi :

• Pendidikan? SMA

• Asal/domisili? Jalan Juanda

• Jumlah PKL yang di layani? 4-5 Pedagang

• Struktur kepengurusan? ada pemilik parkir, harurutor Rp. 80.000 /hari

- Perijinan, meliputi :

• Waktu (ritme dan tempo) operasi? jam 17-00 - 24.00 setiap hari

• Perijinan kepada siapa? DLLA

• Iuran yang dikenakan? Iuran harian ke pemilik parkir

Rp. 80.000 /hari dan DDLA Rp. 10.000 /hari

- Kecenderungan parkir :

• Model parkir yang diberlakukan sesuai kondisi pada lapangan? off street,
bila penuh , on-street bila tersedia yang langsung
dibawa pulang

• Pendapat tentang kepuasan terhadap pengaturan/keteraturan yang sudah ada?
sudah puas

• Hal-hal yang perlu diatur lagi? pengguna jalan yang
kebut-kebutan

• Fasilitas yang perlu ditambah (listrik, air bersih, tempat sampah, limbah cair, parkir, toilet)? toilet, ruang parkir cadangan

• Pendapat pengurus tentang kepuasan terhadap lokasi parkir?

parkir kurang luas, kadang over load

KONSUMEN : Yappy

Materi :

- Persepsi lokasi PKL :

• Alasan berbelanja di lokasi PKL?

murah, good view

• Manfaat aktivitas PKL terhadap kondisi lokasi?

Lokasi lebih ramai

• Gangguan lokasi karena aktivitas PKL?

Lokasi lebih kotor

• Selera konsumen terhadap PKL sejenis atau beragam?

Lebih baik bermacam2, bs pesan macam-macam

• Saran terhadap aturan tambahan pada lokasi PKL?

trottoar harusnya bersih dari perkakas masak

• Saran fasilitas umum yang perlu ditambah?

toilet harus ada, parkir dihilangkan saja

• Saran lokasi yang sesuai keinginan konsumen?

Sudah sesuai, tpi PKL-nya kalau bisa dipindah dibelakang trottoar,
bukan di dpn. agar tidak menghalangi view



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : ARDHANES RUMBI WIMBARDHI

NIM : 01.24.080

Judul Tugas Akhir :

**PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA PADA KORIDOR SOEKARNO HATTA
KOTA MALANG**

Hari / Tanggal Seminar : Februari 2013

Dinyatakan : LAYAK / ~~TIDAK LAYAK~~

**Untuk tugas akhirnya dijadikan “ BUKU HITAM” (Syarat Mengikuti Sidang
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :**

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Cek kelegayan

Pembimbing I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MTP)

Pembimbing II

(Ir. Muklisah Abubakar, MT)

**KARYA ILMIAH INI DIPERSEMBAHKAN KEPADA
PARA PENIKMAT ILMU PENGETAHUAN,
ORANG-ORANG YANG MENGEDEPANKAN RASIO
DAN PENGANUT KEBENARAN RELATIF**

SERTA

PRIBADI-PRIBADI BERIKUT INI

BERTERIMA KASIH KEPADA :

**BPK. KOKO & IBU LISA, DENGAN KESABARAN & TELATEN
BERSEDIA MEMBIMBING**

**BPK. TOMO & IBU FANITA YANG TELAH MAU MELUANGKAN WAKTU
UNTUK BERDISKUSI, BEDAH WACANA & MEMBENTUK POLA PIKIR BARU**



BERTERIMA KASIH KEPADA :

**PAGUYUBAN PEDANGANG TAMAN KRIDA BUDAYA, KHUSUSNYA
MS NYOMAN, CAK PI'I, MAS NUR, CACAK, PAK GUNDUL, PAKDHE,
PAK BREWOK; KARANG TARUNA SELOREJO&KENDALSARI,
KHUSUSNYA SAUDARA VENDI & SAUDARA RAYMOND
YANG TELAH MENERIMA, MEMBERI RUANG DAN MEMBANTU TANPA PAMRIH**

BERTERIMA KASIH KEPADA :

DULUR PLANO, KONCO 261&KOPI, BOLO SWIWI.

**BACK-UP&SUPPORT KALIAN SELALU MENYERTAI HINGGA TULISAN INI
TERJILID RAPI (BAIQ TERIMA KASIH PENDAMPINGANNYA, EKI TERIMA KASIH
PRINTER+BASE CAMP-NYA, RICARD MAKASI UDAH GANGGU SY TRUS,
PENDEK TERIMA KASIH KOPI DISKUSINYA, DAN RIBUAN TEMAN2 YG TDK DPT
DISEBUT 1/1 DISINI)**



SANGAT BERTERIMA KASIH KEPADA :

BAPAK IBU.

**SEHEBAT APAPUN KESALAHANKU
SEHANCUR APAPUN AKU**

**MEREKA TETAP MENERIMA MENYAMBU TKU LAYAKNYA PANGERAN
DAN MENIMANG MEMANJAKAN LAYAKNYA BOCAH 5 TAHUN
BATASAN KASIH BUKAN MILIK KALIAN**



TERSENYUM KEPADA :

KATUS

MENGUCAP SYUKUR KEPADA :

TUHAN †





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

(TEKNIK PLANOLOGI)

Al. Bondowoso Semarang No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensi Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : ARDHANES RUMBI WIMBARDHI

NIM : 01.24.080

Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Februari 2013

Judul : PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA PADA KORIDOR
JALAN SOEKARNO HATTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- Landasan berpikir → kapten formal—non formal
- Landasan penataan jadi bersifat formal, dengan pemulaan :

Bersifat "formal" {

- Pemindahan
- Penggunaan ruang kosong
- Penggunaan tempat dagang

Penguji I

(Arief Setiawan, ST, MT)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bendungan Segura-gura No.2 Malang, Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : ARDIANES RUMBI WIMBARDHI

NIM : 01.24.080

Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Februari 2013

Judul : PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA PADA KORIDOR
JALAN SOEKARNO HATTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- Tata tulis, misalnya : daftar pustaka
- Koreksi waktu kegiatan – pagi s/d malam atau malam s/d pagi
- Dasar-dasar kebutuhan luas (1 PKL = 5 konsumen)
- Kebutuhan ruang untuk PKL yang mengelompok ?
- Dasar pembentukan segmen
- Karakter PKL → Karakter konsumen
↓
Kebutuhan ruang ?

Penguji II


(Agung Wirjajanto, ST, MT)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

(TEKNIK PLANOLOGI)

Jl. Bojonegara Sepuluh-gara No.2 Malang Telp/Fax : (0341) 567154

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (Planologi) :

Nama : ARDHANES RUMDI WIMIBARIDHI

NIM : 01.24.080

Hari / Tanggal : Sabtu, 16 Februari 2013

Judul : PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA PADA KORIDOR
JALAN SOEKARNO HATTA MALANG

Terdapat pertanyaan dan masukan yang meliputi :

- Variabel pertumbuhan segitiga tidak hanya yang terlihat mata (visual), tetapi juga yang dirasakan (eks-aktivitas)
- Penataan PKI, apakah memperimbangkan ko-eksistensi dari sektor formal
- Dasar penikiran/konsepsi perancangan menurut dalu lapangan yang sudah tersimpulkan peneliti dari kajian teori

Pengisi III

(Hufomo Mustadjab, ST)